

**Lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta / LVV-U/20947/2026**

Lupa- ja valvontavirasto on pyytänyt Myrskylän kunnan ympäristönsuojelulta lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausuntoa on pyydetty 13.3.2026 mennessä.

Päätös

Ympäristönsuojelusihteeri toteaa lausuntonaan, että täysiä vaikutuksia Myrskylän kunnan alueeseen on vaikea saada selville vuoden 2025 ympäristöselvitysten puuttuessa liitteistä. Liitteen 4 mukaan suurin osa Myrskylän alueen lajistonselvityksistä on tehty nimenomaan vuonna 2025. Myrskylän ympäristönsuojeluviranomaisella ei ole kuitenkaan muuta huomautettavaa Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, koska valittu reittivaihtoehto ei oletettavasti aiheuta vaikutuksia Myrskylän kunnan alueelle.

Perustelut

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on valittu reittivaihtoehto, joka ei kulje Myrskylän kunnan kautta tai läheltä eikä näin ollen aiheuta Myrskylän kunnan alueelle suurempia vaikutuksia. Tämä huomioon ottaen selostuksessa ei ole havaittavissa selkeitä puutteita tai muita asioita, joihin ympäristönsuojelusihteeri näkee tarpeellisena puuttua.

Toimivalta

Askolan Hallintosääntö 8.9.2025
Askolan rakennus- ja ympäristöjaosto 9.2.2023 § 4, Liite 2

Laura Tudeer
Ympäristönsuojelusihteeri LT

**** Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu ****

Päätös on toimitettu jakelussa mainituille 24.2.2026.

Jakelu: Lupa- ja valvontavirasto
Rakennus- ja ympäristöjaosto

Maankäyttö ja ympäristö

11.3.2026

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo@lvv.fi

Lausuntopyyntö 11.2.2026 LVV-U/20947/2026

ITÄRADAN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS**Itärata Oy, Itärata, Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi, Kouvola**

Kiitämme lausuntopyynnöstä.

YVA-menettelyssä arvioitavilla ratalinjauksilla on useita Fingridin nykyisten ja kehittyvien voimajohtojen risteämiä (kuva 1).

YVA-selostuksessa on tuotu esiin kantaverkon kehittämishankkeet Fingridin YVA-ohjelmavaiheen lausunnon mukaisesti. Aktiivisessa vaiheessa ovat Fingridin 400 kilovoltin (kV) voimajohto Hausjärvi–Anttila (YVA-menettely 2024) ja 400 kV voimajohto Länsisalmi–Anttila (YVA-menettely 2025) sekä Anttilan sähköaseman laajennus. Näiden lisäksi on tiedossa myös muita kehittämistarpeita: Fingrid on käynnistämässä YVA-menettelyjä uusille voimajohtohankkeille, jotka ovat 400 kV voimajohto Orimattila–Koria sekä 2 x 400 kV voimajohto Korialta pohjoiseen (Harjulinja). Fingridillä on myös varaus Orimattilan suunnan ja Loviisan väliselle voimajohtolle (taustalla on vuonna 2004 päättynyt YVA-menettely Hikiä–Loviisa).

Uutena tietona tuomme esille, että Fingrid on tunnistanut tarpeen toteuttaa uuden 400 kV voimajohtoyhteyden Kotkan Kymin ja Porvoon Anttilan välillä. Fingrid on esittänyt, että kyseinen voimajohtotarve osoitettaisiin tekeillä olevassa Uudenmaan Visio-maakuntakaavassa. Porvoon alueella tämä uusi 400 kV voimajohto sijoittuisi nykyisten 400 kV voimajohtojen käytävään (kuva 1).

Kantaverkon kannalta haastavin kohde Itäradahankkeen suunnittelualueella on Fingridin Anttilan sähköaseman seutu. Olemme tuoneet esiin, että Anttilan alueen suunnittelussa tulee turvata laajemmin edellytykset sähköaseman sekä voimajohtojen käyttöön ja jatkokehittämiseen. Anttilan sähköasema on sähköjärjestelmän kannalta keskeinen solmupiste. Aseman omaisuusarvo on suuri, ja siihen on panostettu monilla investoinneilla. Lisäksi tavoitteena on jatkokehittää asemaa tulevana vuosina. Anttilan sähköasema vaatii laajentamista vastaamaan Kilpilahden alueen kasvavaa tehontarvetta. Anttilan sähköasema on myös Suomen ja Viron välisen EstLink 2 -yhteyden Suomen-puoleinen päätepiste. Uusien voimajohtohankkeiden johtojärjestelyt vaativat tarkempaa suunnittelua kuin YVA-vaiheessa on mahdollista tehdä.

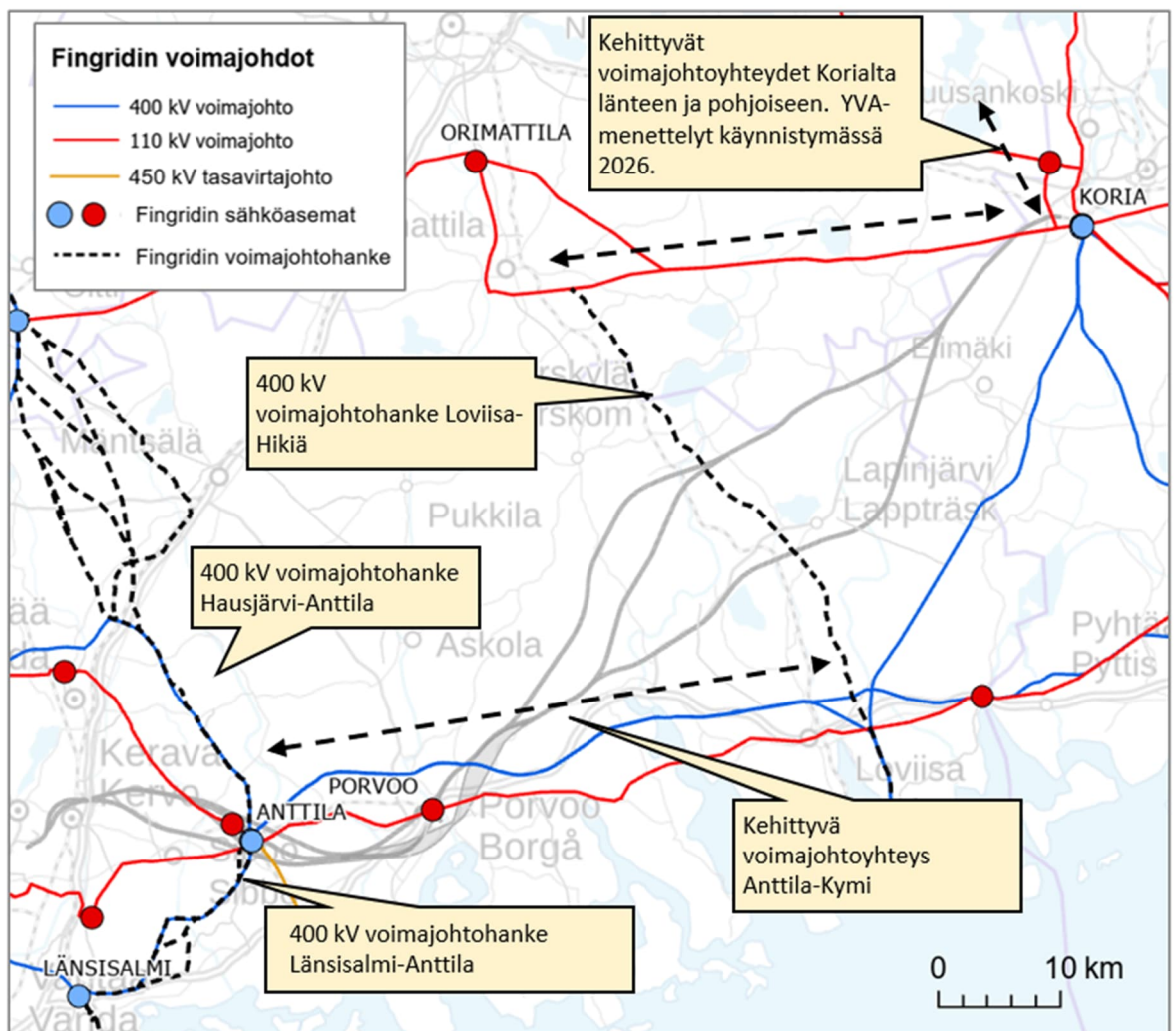
YVA-selostuksessa todetaan seuraavaa: ”kumpikaan Anttilan sähköaseman tuntumassa kulkevista ratalinjavaihtoehdoista (SP tai SE) ei hankaloita sähköaseman suunniteltua laajentamista. Ratalinjavaihtoehdon SP tai SE toteuttaminen saattaa kuitenkin rajoittaa osin sähköaseman kehittämistä tulevaisuudessa, sillä ratalinja kulkee hyvin lähellä sähköasemaa tai sen suunniteltuja laajennusalueita”. Fingrid on tuonut esille, että Anttilan eteläisimmissä ratavaihtoehdoissa näemme merkittäviä teknisiä ja käyttökeskeytyksiä

Fingrid OyjKatuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 HelsinkiPostiosoite
PL 530
00101 HelsinkiPuhelin
030 395 5000Faksi
030 395 5196Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

liittyviä haasteita, joista voi aiheutua erittäin suuria kustannusvaikutuksia. Vaikutuksen merkittävyyteen Itäradan osalta emme kuitenkaan ota kantaa.

Fingrid ja Itärata-yhtiö ovat keskustelleet Anttilan sähköaseman kohdan haasteista YVA-menettelyn aikana hyvässä yhteistyössä. Tavoitteena on ollut löytää ratkaisuja, jotka mahdollistavat hankkeiden sujuvan suunnittelun ja toteutuksen. Sittemmin Itärata-yhtiö on ilmoittanut loppuvuodesta 2025, että jatkosuunnitteluun viedään Itäradan uusi linjaus, joka erkanee Lentoradalta ja kulkee tunnelissa lähes koko Sipoon alitse (Nikkilän eteläpuolinen linjaus, vaihtoehto NE). Valinnan myötä Anttilan sähköaseman haasteet eivät ole enää ajankohtaisia.

YVA-selostuksessa Fingridin voimajohtohankkeet on tuotu esille yhteisvaikutusten näkökulmasta.



Kuva 1. Kantaverkko ja voimajohtohankkeet Itäradan suunnittelualueella tilanne 03/2026, taustalla on kuitenkin harmaalla viivalla Itäradan YVA-ohjelmavaiheen paikkatiedot, jotka on saatu Fingridin käyttöön vuonna 2024.

Kantaverkon kohteet ja ratalinjaukset merkitsevät teknistä yhteensovitusta. Harkittavaksi jää, että missä radan suunnitteluprosessin vaiheessa mahdollinen tekninen

Maankäyttö ja ympäristö

11.3.2026

yhteensovittaminen voimajohtojen tulee tehdä. Tässä YVA-lausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin teknisiin ratkaisuihin.

Huomatkaa, että YVA-asiakirjoja koskevissa lausunnoissa Fingrid ottaa kantaa vain kantaverkkoon liittyviin asioihin ja vaikutuksiin. Tämä lausunto koskee siten ainoastaan Fingridin omistamia voimajohtoja ja toimintoja.

Fingridin johtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto. Pyydämme toimittamaan risteämälausuntopyynnön ensisijaisesti verkkosivun kautta: www.fingrid.fi/risteamalausunnot.

YVA-asiakirjat pyydämme lähettämään lausunnolle sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi.

Kaavoituksen ja YVA-menettelyiden yhteyshenkilönä Fingridissä toimii Mika Penttilä puh. 030 395 5230.

Ystävällisin terveisin

FINGRID OYJ
Maankäyttö ja ympäristö

Mika Penttilä
yksikön päällikkö

Geologian tutkimuskeskus
Ympäristöratkaisut
Energia ja rakentamisen ratkaisut

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo@lvv.fi

LAUSUNTO ITÄRATA-HANKKEEN YVA-SELOSTUKSESTA (LVV-U/20947/2026)

Geologian tutkimuskeskus (GTK) kiittää saadessaan mahdollisuuden lausua Itärata-hankkeen YVA-selostuksesta. Geologian tutkimuskeskus on lausunnossaan tarkastellut YVA-selostusta geologian näkökulmasta omia tietokantojaan apuna käyttäen. GTK on antanut asiantuntijalausunnon Itärata-hankkeen YVA-ohjelmasta 22.11.2024 (GTK/641/00.17/2024).

YLEISTÄ

Itäradan YVA-selostus vastaa suurelta osin yhteysviranomaisen ja GTK:n lausuntoihin ja mielipiteisiin Itäradan YVA-ohjelmasta. Useat asiat on kuitenkin jätetty selostuksessa jatkosuunnittelun varaan. Selostuksen vahvuus on sen tekninen kuvaus (maaperä, kallioperä, massamäärät), mutta puutteita on vaikutusten mallintamisessa, erityisesti pohjavesiin, savikoihin ja pilaantuneisiin maihin liittyen.

Yleinen geologia, materiaalivirtojen hallinta ja pohjavesien muodostumisolosuhteet on kuvattu laajasti. Sen sijaan GTK:n edellisessä lausunnossaan suosittelemat kiviainesten laadun tarkempi selvittäminen ja soveltuvuus eri käyttötarkoituksiin sekä sulfaattimaiden perusteellinen kartoitus puuttuvat selostuksessa edelleen.

10.3.2026

KALLIO- JA MAAPERÄ

Itärata-hankkeen sitoutuminen kiertotalouteen muodostaa vahvan lähtökohdan resurssiviisaalle toteutukselle koko hankkeen elinkaaren ajalle. Tämä tukee merkittävästi luonnonvarojen säästämistä, ympäristötavoitteiden saavuttamista sekä luo pohjan hankkeen resurssiviisaalle massakoordinaatiolle kallioperän ja maaperän ainesten suhteen. YVA-selostuksessa on korostettu, että on tärkeää huolehtia materiaalivirtojen hallinnasta hankkeen eri vaiheissa.

YVA-selostuksessa on asianmukaisesti eroteltu kallioleikkausten ja tunnelilouheiden muodostamat massamäärät. Tämä on olennainen lähtökohta kiviainesten hyödyntämiselle sekä hankkeen omissa tarpeissa että lähialueen muihin käyttötarkoituksiin. Jotta louhe- ja kallioaineksia voidaan hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti ja hukkamateriaali minimoida, tarvitaan varhaisessa vaiheessa tehtäviä kiviainestutkimuksia, jotka sisältävät eri käyttökohteisiin soveltuvuuden ja saatavuuden arvioinnin. Lisäksi jalostus- ja välivarastointialueiden riittävä kapasiteetti ja tarkoituksenmukainen sijainti ovat keskeisiä materiaalitehokkuuden, logistiikan sekä kysynnän ja tarjonnan kohtaamisen kannalta.

Massakoordinaation merkitys on tuotu YVA-selostuksessa selkeästi esiin, mikä vähentää kuljetustarpeita ja päästöjä. Useissa lausunnoissa kuitenkin kaivattiin tarkempaa arviota louheen ja maa-ainesten kuljetusreittien ympäristövaikutuksista. YVA-selostuksessa todetaan myös, että suuri osa ylijäämämaa-aineksista joudutaan sijoittamaan muualle. GTK korostaa tiivistä yhteydenpitoa ympäröivien alueiden rakennus- ja ympäristöhankkeisiin, jotta ylijäämämaterialille voidaan löytää järkeviä hyödyntämiskohteita ja siten vähentää varsinaisten läjitysalueiden tarvetta.

Hankkeen jatkosuunnittelussa on tärkeää optimoida massakoordinaatio ja minimoida neitseellisten luonnonvarojen käyttö. Samalla tulee huomioida kiviainesten ominaisuuksien vaihtelu jo hyötykäytön suunnitteluvaiheessa, jotta materiaalit voidaan ohjata tarkoituksenmukaisesti käyttökohteisiin.

YVA-selostuksessa tiedostetaan hyvin alueen sulfaattimaiden riskit. Selostuksessa todetaan kuitenkin selkeästi, että happamien sulfaattimaiden tarkempia kartoituksia ei ole tehty YVA:n yhteydessä. Sulfaattimaat on otettava myös huomioon maa-aineksen läjitysalueilla, ettei hapanta valumaa pääse maaperään eikä vesistöihin. GTK suosittelee jatkossa sulfaattimaiden tarkempaa kartoitusta hankealueella.

10.3.2026

Hankkeen suunnittelualueelle ei ole tässä vaiheessa tehty yksityiskohtaista pilaantuneiden maiden tarkastelua, vaikka alueella on lukuisia pilaantuneiksi luokiteltuja maa-alueita. Tiedot on selvitetty maaperän tilan tietojärjestelmästä (MATTI), joka on kuitenkin puutteellinen. Alueen pilaantuneiden maiden esiintyminen ei ole kaikilta osin tiedossa, ja mahdolliset haitta-aineet voivat ilmetä vasta rakennustöiden yhteydessä. Mahdolliset pilaantuneet maa-alueet tulee huomioida jatkosuunnittelussa siten, että riskialueet tunnistetaan ja niihin varaudutaan asianmukaisesti. Tämä vaatii lisätutkimuksia. Samoin pilaantuneiden maiden vaikutusta pohjavesiin tulisi arvioida tarkemmin.

POHJAVESI

YVA-selostuksen pohjavesikuvaus on erittäin laaja. GTK:n lausunto on selostuksessa huomioitu hyvin pohjavesien kuvausten ja riskimekanismien osalta. Kullekin ratolinjausvaihtoehdolle on tehty erillinen vaikutusarvio ja arvioitu vuotoveden määrä. Pohjaveden korkeudet ja virtaussuunnat kuvataan tarkasti. Kuitenkin yksityiskohtaiset pohjavesitutkimukset ja virtausmallinnukset sekä vedenottamoihin kohdistuvien vaikutusten määrällinen analyysi puuttuvat. Mallinnus olisi tarpeellinen erityisesti tunneleissa, savikoilla ja kallioperän heikkousvyöhykkeissä. Myös ratolinjauksen vaikutukset talousvesikaivoihin, rakennusten perustuksiin ja maalämpöjärjestelmiin on selvitettävä perusteellisesti.

Rakentamisen vaikutusta pohjaveden pinnankorkeuden mahdolliseen vaihteluun sekä virtausolosuhteiden muuttumiseen olisi syytä selvittää. Toimittaessa happamien sulfaattimaiden esiintymisriskialueella on hyvin tärkeää, ettei pohjaveden pinnan laskiessa sulfidipitoinen maa pääse hapettumaan ja muodosta rikkihappoa.

Kokkolassa

Rovaniemellä

Olli Breilin
Johtaja, ympäristön kestävä käyttöJouni Pihlaja
Yksikön päällikkö, ympäristö-
ratkaisut

10.3.2026

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This document contains 4 pages before this page
Dokumentet inneholder 4 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 4 sivua ennen tätä sivua
Dette dokument indeholder 4 sider før denne side

Detta dokument innehåller 4 sidor före denna sida

Jouni Henrik Pihlaja

Geologian tutkimuskeskus, FI02446807, PL 96 (Vuorimiehentie 5), 02151, Espoo

7a87fb11-0163-4096-8307-10edd5f4a523 - 2026-03-11 15:10:54 UTC +02:00

BankID / MobileID - fa914a5f-aa44-4a97-98c6-3084ae014324 - FI

Authority to sign - Asemavaltuus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

OLLI KALEVI BREILIN

Geologian tutkimuskeskus, FI02446807, PL 96 (Vuorimiehentie 5), 02151, Espoo

b9ab5468-fa50-495a-aecc-b89d4ef06c3f - 2026-03-11 17:16:54 UTC +02:00

BankID / MobileID - 394def8d-fa4d-4667-9941-7f6d692371c3 - FI

Authority to sign - Asemavaltuus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

authority to sign

asemavaltuus

ställningsfullmakt

autoritet til å signere

myndighed til at underskrive

representative

nimenkirjoitusoikeus

firmateckningsrätt

representant

repræsentant

custodial

huoltaja/edunvalvoja

förvaltare

foresatte/verge

frihedsberøvende

09.03.2026

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy**Lupa- ja valvontavirasto**

kirjaamo@lvv.fi

Viite

Lausuntopyyntönnä 13.1.2026

LVV-U/20947/2026

Lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

YVA-menettelyssä arvioidaan Itäradan vaihtoehtoja lainsäädännön tarkoittamalla tavalla (laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017) ja se tuottaa tietoa päätöksenteon tueksi sekä auttaa löytämään hankkeelle toteuttamiskelpoisen ratkaisun, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita.

Hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen turvaten osaltaan itäisen Suomen huoltovarmuutta sekä yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin.

Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri tarkasteluväleillä on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Ratayhteyden kokonaispituus on Kouvolaan asti vaihtoehtoista riippuen enimmillään 118 kilometriä.

Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila–Kerava-välille suunnittelun Lentoradan. Itärataa käyttävät henkilöjunat kulkisivat Lentoradan kautta Pasilaan ja Helsingin päärautatieasemalle. Itärata erkaantuu tunnelissa Lentoradasta.

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).

Itäradan vaihtoehtojen lisäksi on tarkasteltu vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata (digitaalisen junien kulunvalvonnan uudistus) on toteutunut.

Jatkosuunnitteluun on valittu Nikkilän eteläpuolinen linjaus (vaihtoehto NE). Vaihtoehto on pituudeltaan ja matka-ajaltaan lyhin, ja sillä on vähiten vaikutuksia ihmisiin sekä luontoon.

09.03.2026

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

Materiaali löytyy osoitteesta <https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/itarata-vantaa-tuusula-kerava-sipoo-porvoo-loviisa-myrskylä-lapinjärvi-kouvola>.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Lausunnossaan HSL käsittelee liikennöintiä Porvooseen asti, jolloin voidaan arvioida lähiliikenteen kokonaisuutta.

Liikennejärjestelmä

Itäradan suunnittelukokonaisuutta sivuaa osaltaan Kerava–Nikkilä-henkilöliikenteen liikennöintisuunnitelman päivittäminen, joka alkoi HSL:n vetämänä yhdessä Keravan, Sipoon ja Väyläviraston kanssa keväällä 2025. Työ jatkuu edelleen, jotta laadittavien selvitysten johdosta voidaan aloittaa myöhemmin ratasuunnitelman laatiminen. Nikkilän vaihtoehdossa (N) Itärata käyttäisi Kerava–Nikkilän-rataosuutta.

Itäradan tavoitevuotena liikenne-ennusteessa on vuosi 2040. Hanke ei ennusteen mukaan käytännössä lisää Helsingin työssäkäyntialueen joukkoliikennematkojen määrää. Kasvua olisi vain linjausvaihtoehdosta riippuen 0,01–0,04 prosenttia vuodessa. Henkilöautomatkojen kokonaismäärä vaihtelisi -0,01–0,01 prosentin välillä.

HSL pitää ympäristövaikutusten arviointiselostusta pääosin kattavasti ja laadukkaasti laadittuna.

Raideinfra

Kerava–Nikkilä-radon kehittäminen henkilöliikenteelle on MAL 2023-suunnitelman toimenpide. Välillä Lentorata–Porvoon Backas on Itäradalla tutkittu viittä eri ratalinjausvaihtoehtoa, mutta näistä vain yksi vaihtoehto kulkee Sipoon Nikkilän kautta. Tämä linjausvaihtoehto mahdollistaisi suoran lähijunayhteyden Nikkilästä Helsinkiin ja Porvooseen, mutta ei pysähdyksiä muilla KENI-radon asemilla (Talma ja Ahjo). Kerava–Nikkilä-ratahankeessa oletuksena ja kannattavan liikennöinnin edellytyksenä on ollut yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja maankäytön lisääminen koko ratakäytävässä eikä pelkästään Nikkilän alueella. Pelkkä Nikkilän pysähdys ei myöskään mahdollista Nikkilä–Kerava bussiliikenteen vähentämistä.

Mikäli Nikkilän kautta kulkeva vaihtoehto on jatkosuunnittelussa edelleen yksi tutkittavista vaihtoehdoista, on tärkeää selvittää, onko Porvoon ja Kerava–Nikkilä-lähiliikenteen liikennöinti mahdollista yhteisellä linjaosuudella

09.03.2026

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

samanaikaisesti siten, että kummankaan liikennöinti ei aiheuta kohtuutonta haittaa toisen linjan liikennöinnille.

Itärata Oy on ehdottanut, että jatkosuunnitteluun valitaan Nikkilän eteläpuolinen linjausvaihtoehto, joka ei mahdollista junien pysähtymistä Keravan ja Nikkilän välillä. Tällöin Helsinki–Porvoo-lähijunaliikenteen ainoaksi väliasemaksi jää käytännössä vain Lentoasema. Valittu linjaus ei estä Kerava–Nikkilä-radon henkilöliikenteen käynnistämistä, mutta kahden samansuuntaisen ja rinnakkaisen lähijunayhteyden kehittäminen ei ole kovin perusteltua talousnäkökulmasta.

Porvoossa jatkosuunnitteluun on tunnelivaihtoehdon lisäksi valittu Kuninkaanportin ja keskustan pistoraitteen linjaus. HSL pitää saavutettavuuden kannalta hyvänä asiana, että jälkimmäiseen vaihtoehtoon on lisätty Porvoon keskustaan suuntautuva pistoraide, koska Kuninkaanportin asema on sen verran etäällä keskustasta.

Selvityksessä on myös nostettu esille mahdollisuus rakentaa Keravalle maanalainen asema tietyissä linjausvaihtoehdoissa. Selvityksen mukaan Keravan maanalainen asema vahvistaisi Keravan liikenteellistä ja aluerakenteellista asemaa ja todennäköisesti lisäisi sen houkuttelevuutta hyvää saavutettavuutta edellyttävien työpaikkojen sijaintina.

Lentoradan uusi linjaus mahdollistaa kuitenkin Keravalla pysähtyvien lähijunien ajamisen Lentoradan kautta, joten uusi maanalainen asema ei toisi juurikaan lisähyötyjä Keravalle ja lisäksi se olisi erittäin kallis toteuttaa. Koska kaukojunat eivät pysähdy Keravalla, niin käytännössä maanalaisesta asemasta hyötyisivät vain Porvoon suunnan matkustajat, jotka joko jäisivät Keravalle tai jatkaisivat Keravalta lähijunalla pohjoisen suuntaan tai Savio–Koivukylä-välille. Oletettavasti näitä matkustajia on kuitenkin todella vähän, joten Keravan maanalaisen aseman hyödyt jäisivät hyvin vähäisiksi.

Lippuyhteistyö ja liikennöinti

Matkustusvaikutusten arvioinnissa on huomioitava, että markkinaehtoisen kaukoliikenteen ja julkisena ostoliikenteenä järjestettävän lähijunaliikenteen välillä ei voida tehdä lippuyhteistyötä, joka mahdollistaisi subventoitujen lippujen kelpoisuuden kaukojunissa. Arvioinnissa käytetty oletus, että Porvoon lähijunaliikenteen liput Helsingin suuntaan ovat edullisempia kuin kaukoliikenteen liput, on realistinen; samoin sen ennustettu seuraus, että pääosa Porvoon matkakysynnästä suuntautuisi lähijuniin.

Kuitenkin pelkästään Porvoo–Lentoasema–Helsinki-yhteyttä palvelevan lähijunan kysyntä jäisi hyvin pieneksi ja subventoitava alijäämä huomattavan suureksi verrattuna nykyisiin Helsingin seudun lähijunalinjoihin. Lisäksi Lentoradan lähijunaliikenteen järjestämiseen ja lippujen kelpoisuuteen liitty

09.03.2026

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

huomattavaa epävarmuutta suhteessa markkinaehtoisen liikenteen tarjontaan ja lippujen hinnoitteluun.

Oletus Lahden oikoradan lähijunaliikenteen merkittävästä lisäämisestä korvaamaan poistuvaa kaukoliikennettä on myös ristiriidassa valtion nykyisten linjausten kanssa. Valtion järjestämän kilpailutettavan henkilöjunaliikenteen suunnitelmiin ei sisälly mitään tavoitetta tai varautumista ostoliikenteen tarjonnan huomattavaan kasvattamiseen ja sen rahoittamiseen. Arvioinnissa oletettu lähijunaliikenne sekä Porvoon että Lahden–Kouvolaan suunnilla johtaisi huomattavasti nykyistä suurempaan alijäämään. Lisärahoitustarve olisi luultavasti yli 10 miljoonan euron suuruusluokkaa vuosittain.

Uuden matkustuksen ja lipputulojen vähäisyyden lisäksi on huomioitava, että liikennöinnin kustannustaso voi nousta arvioinnissa käytettyä nykyliikenteen tasoa selvästi korkeammaksi kahdesta syystä. Itäradan vaikutusaikana Sm4-junat on jouduttu jo korvaamaan uudella junakalustolla, mikä kasvattaa kaluston pääomakustannuksia oleellisesti. Ratamaksun taso sekä Lentoradalla että Itäradalla voi nousta kuusinkertaiseksi tai sitäkin korkeammaksi, kun lakimuutos on mahdollistanut uusille ratahankkeille käyttömaksujen korottamisen investointikustannusten kattamiseksi. Korkea ratamaksu heikentäisi sekä markkinaehtoisen että julkisen junaliikenteen kannattavuutta, tarjontaa ja kilpailukykyä verrattuna arvioinnin oletuksiin.

HSL:n arvio valtakunnallisten liikennevaikutusten osalta on, että osa markkinaehtoisen kaukojunaliikenteen vuoroista tulisi todennäköisesti kulkemaan edelleen Lahden kautta. Kaikkien kaukojunien pysähtymistä Porvoossa ei voi myöskään pitää varmana, koska markkinaehtoisen junaliikenteen pysähtymiskäyttäytyminen määräytyy yksinomaan kaupallisiin perusteisiin. Erityisesti 300 km/h nopeustason radalla voisi käydä niin, ettei matka-aikaa pidentävää pysähdystä kannattaisi tehdä, kun matkustuskysyntä Porvoossa on vähäistä. Toisaalta Porvoossa pysähtyminen huomioiden rataa ei todennäköisesti kannata välillä Helsinki–Porvoon mitoittaa 300 km/h nopeustasolle, koska maksiminopeutta voitaisiin hyödyntää vain muutaman kilometrin matkalla.

HSL suosittaa selvittämään Itäradan rakentamista kustannustehokkaampana toimenpiteenä Savon ja Karjalan ratojen nopeustason nostamista, joilla todennäköisesti saataisiin sama vaikutus kaukojunien matka-aikoihin. Tällöin Porvoon suunnan mahdollista lähijunayhteyttä voitaisiin lähteä kehittämään esimerkiksi KENI-radalla jatkeena, jolloin välttyttäisiin kahdelta rinnakkaiselta lähijunalinjalta ja liikennöinnin tarpeettomalta tehottomuudelta.

Lisätietoja lausunnosta antaa suunnitteluinsinööri Janne Markkula, lipuista sekä liikennöinnistä kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo ja jatkosuunnittelussa mukana on liikennesuunnittelija Mikko Mukula.

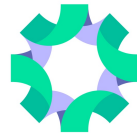
09.03.2026

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
Vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 12.3.2026.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.



Lupa- ja valvontavirasto
PL 20
13035 LVV

LAUSUNTO

25.2.2026

HVK/2026/00088-1

ASIA: Lupa- ja valvontaviraston lausunto Itärataa koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

VIITE: LVV-U/20947/2026

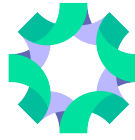
Huoltovarmuuskeskus kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja on perehtynyt lausuntopyyntöön ja sen taustalla olevaan materiaaliin.

Huoltovarmuuskeskuksella ei ole asiasta lausuttavaa.

Lisätietoja antaa Pasi Soikkeli, p. 029 555 1124, pasi.soikkeli@nesa.fi,

Johtaja

Jaakko Pekki



HVK/2026/00088-3

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons:

Signed by: Pekki Jaakko 913185699
Signed at: 2026-02-25 13:53:47 +02:00
Reason: I approve this document

Jaakko Pekki

Lausunto
PoM5/2026
16.3.2026

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo@lvv.fi

Viite: Lausuntopyyntöne 11.2.2026

Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostus, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi

Yhteysviranomainen, Lupa- ja valvontavirasto pyytää Porvoon museon – Itä-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon lausuntoa Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA-selostus). Porvoon museo on tutustunut arviointiselostuksen aineistoon ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Itärata YVA-selostus käsittää Lentoradan ja Kouvolan välillä Porvoon kautta kulkevan uuden nopean ratayhteyden reittivaihtoehdot. Itärahankkeen eri reittivaihtoehdot sijoittuvat Itä-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon vastuualueelle Porvoon ja Loviisan kaupunkien sekä Sipoon, Myrskylän ja Lapinjärven kuntien alueelle.

Rakennettu ympäristö ja maisema

Maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arvioinnin tueksi on tehty maisemaselvitys, joka on sisällytetty arviointiselostukseen. Suunnitellut reittivaihtoehdot läpäisevät Itäisen Uudenmaan alueella useita valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä, jotka on esitetty selvityksessä. Selvityksessä on tarkasteltu paikallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöarvoja kuntien teettämien kulttuuriympäristöselvitysten pohjalta.

Maisemaselvitys on tehty hyvin suurpiirteisesti. Pääosin on tyydytty esittämään kartoissa maakunnallisten ja valtakunnallisten arvoalueiden aluerajaukset ja koottu niistä lyhyet kuvaustekstit selostukseen. Maisema- ja kulttuuriympäristöselvityksessä tulisi keskittyä hankkeen vaikutusalueen yksityiskohtaisempaan tarkasteluun ja esittää esimerkiksi kartta-analyyysien avulla maiseman rakennetta, muutosherkkyttä ja arvokkaimpia näkymälinjoja. Hankkeen vaikutuksista on esitetty laaja sanallinen arvio, jonka perusteella on tiivistetty keskeisimmät asiat taulukoiksi, jotka helpottavat hyvin eri vaihtoehtojen vertailua.

Selostuksen liiteaineiston havainnekuvia on kokonaisuudessaan esitetty hyvin suppea määrä, eivätkä ne tue eri reittivaihtoehtojen vertailua riittävällä tavalla. Monet näkymät on havainnollistettu ainoastaan lintuperspektiivistä. Olisi ensisijaisen tärkeää havainnollistaa näkymiä ihmisen perspektiivistä ja tunnistaa ja sen myötä esittää havainnekuvien alueen keskeisimmät ja herkimmät näkymälinjat, joihin hanke vaikuttaa. Havainnekuvien tulkintaa helpottaisi, jos kuvauspaikat olisi esitetty kartalla. Nyt havainneaineistojen tarkat kuvauspaikat ja kuvakulmat jäävät epäselviksi tai vaikeasti tulkittaviksi.

Monia kulttuuriympäristöarvojen kannalta merkittäviä vaikutuksia on jätetty kokonaan esittämättä havainnekuvien, esimerkiksi ve K+ vaikutukset Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaiseman sekä RKY-alueeseen ja Porvoonjokilaakson VAMA-alueeseen sekä eri reittivaihtoehtojen vaikutukset Suuren Rantatien RKY-alueeseen, Pernajanlahden ja Koskenkylänjoen VAMA-alueeseen ja useisiin maakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin. Riittävällä tarkkuudella toteutetusta maisemaselvityksestä saattaa nousta esiin myös muita näkymiä, joita olisi tarve havainnollistaa. Herkiltä alueilta on tarpeellista esittää useampi kuin yksi näkymä.

Etenkin maisemavaikutusten arvioinnin kannalta oleellista tietoa olisi myös miltä osin suunnitellaan nykyistä maan tasoa korkeampia penkereitä ja miltä osin rata tulisi kulkemaan nykyisen maan tason korkeudessa. Lähtökohtaisesti keinotekoisien korkean penkereen tai päällä kulkeva rata häiritsee maisemaa merkittävästi enemmän kuin lähellä ympäristön maan pintaa kulkeva. Nykyisistä havainnekuvista voidaan todeta, että penkereiden maisemaa häiritsevä vaikutus on paikoin suuri. Maisemavaikutusten arvioinnissa havainnekuvilla on keskeinen merkitys.

Selostuksessa todetaan, että Myrskylän, Lapinjärven tai Loviisan kuntien alueella ei ole tehty aikaisempia rakennetun kulttuuriympäristön selvityksiä. Reittivaihtoehtojen välittömällä lähialueilla, joilla ei ole tehty selvityksiä kuntien toimesta, on karttatarkastelun avulla selvitetty paikallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöarvoja ja karttatarkastelulla tehtyjen havaintojen perusteella on tehty maastokäyntejä. Kattavat tiedot alueen rakennuksista kuitenkin puuttuvat edelleen, vaikka Porvoon museo on jo aikaisemmassa lausunnossaan tuonut esiin rakennusten inventointitarpeen. Hankkeen eri reittivaihtoehtojen vaikutusalueella tulisi tehdä ja koota yhteen tarvittavat ja ajantasaiset rakennuskohtaiset inventoinnit niistä rakennuksista, joihin kohdistuu eri reittivaihtoehtoista merkittäviä vaikutuksia.

YVA-selostukseen on laadittu tärinä- ja runkomeluserelvitys (A-Insinöörit, 15.10.2025). Vaikutuksia arvioitaessa tulee ottaa huomioon kulttuuriympäristökohteiden herkkyyden, erityisesti Vanhassa Porvoossa. Kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennuskanta ja kaupunkirakenne eivät saa vaurioitua. Olisi tärkeää arvioida myös rakentamisen aikaisen tärinän vaikutukset. Vanhan Porvoon ja Porvoon kaakkoisen keskustan maaperätietoja ei ole kartoitettu tärinä- ja runkomeluserelvityksessä käytössä olevassa GTK:n aineistossa. Tästä aiheutuvat mahdolliset epävarmuustekijät on huomioitava.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa todetaan, että tunnelien kuilurakennuksen mitoitus ja maisemaan sovittaminen ratkaistaan seuraavissa

suunnitteluvaiheissa. Porvoon museolla tulee olla mahdollisuus ilmaista kantansa kuilurakennusten sijoittumisesta.

Porvoon museo pitää YVA-selostuksen maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointia osittain epäjohdonmukaisena ja siinä esitetyjä tulkintoja osittain virheellisinä. Hankkeen kielteiset vaikutukset on monelta osin arvioitu epärealistisen pieniksi. Esimerkiksi Porvoon museo ei yhdy näkemykseen, että Porvoonjokilaakson ratasilta asettuisi laajemmassa maisemakuvassa osaksi nykyistä valtatie- ja taajamamaisemaa ja, että sen vaikutukset jäisivät paikallisiksi. Silta muuttaisi ympäristön mittakaavaa merkittävästi ja aiheuttaisi näkyvän laajalle vaikuttavan uuden häiriön maisemaan ja myös kulttuuriympäristön arvokohteisiin kuten Kiialan kartanoon. Ve K+:n osalta esitetyt positiiviset vaikutukset Porvoon vanhan rautatieaseman kulttuuriympäristöön eivät myöskään ole perusteltuja, vaan mahdollisena vaikutuksena on, että alueen keskeiset rautatierakennukset jäisivät uusien rinnalla alisteiseen asemaan. Lisäksi tunneleiden maanpäällisten rakenteiden vaikutukset kulttuuriympäristöihin tulisi huomioida vaikutusten arvioinnissa selkeämmin, erityisesti välillä Backas – Björkdal.

Myös Mustijokilaaksoon, Myrskylänjoen ympäristöön sekä Pernajanlahden ja Koskenkylänjokilaakson kulttuuriympäristöön kohdistuvat maisema- ja kulttuuriympäristövaikutukset on esitetty lievempinä, mitä muu selostuksen aineisto antaa ymmärtää tai esitetyt johtopäätökset eivät pohjautu maisema- ja kulttuuriympäristöselvityksessä esitettyyn materiaaliin. Ve LP:ssä ja ve LE:ssä rakentuu Pernajanlahden ja Koskenkylänjokilaakson kulttuuriympäristöön sekä Taasianjoen kulttuurimaisemaan siltoja, joiden vaikutuksia kulttuuriympäristöön ei ole käsitelty riittäväällä tavalla, kuten ei myöskään eri reittivaihtoehtojen myötä Mustijokilaakson kulttuuriympäristöön sijoittuvien eri siltojen vaikutuksia.

Arviota maisema- ja kulttuuriympäristövaikutuksista tulee luonnollisesti täydentää tarkentuvan selvitysaineiston mukaan.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Arkeologisista kohteista on tehty perusteellinen arkeologinen inventointi, mutta kuten selostuksessakin todetaan, on mahdollista, että kaikkia arkeologisen kulttuuriperinnön kohteita ei ole inventoinnissa löytynyt ja ne havaitaan vasta mahdollisen rakentamisen yhteydessä. Arkeologiset kohteet on arvoitettu muinaisjäänöksiksi ja kulttuuriperintökohteiksi, mutta näidenkin arvojen sisällä on mahdollista tehdä arvotusta; esim. osa muinaisjäänöksistä on harvinaisia ja osa on yleisiä ja niiden säilyneisyys saattaa vaihdella. Muinaisjäänösten tyytit ovat myös eriluonteisia, osa voi osoittautua tarkemmissa tutkimuksissa laajaksi ja osa on hyvin pienialaisia. Osa niistä näkyy maisemassa paremmin ja osa ei lainkaan.

Porvoon museo on pyytänyt paikkatietoaineistoa suunnitelluista linjoista tarkempaa analyysiä varten, jolloin kohteita olisi mahdollista arvioida tarkemmin; mitkä kohteista ovat vaarassa tuhoutua, minkä kohteen laajuus voi olla oletettua suurempi ja mikä linjaus vaarantaisi mahdollisimman vähän harvinaisia muinaisjäänöksiä. Museo ei ole kuitenkaan saanut aineistoa eikä tarkempaa analyysiä ole vielä voitu

tehdä. Sivun 192 taulukossa 133 on listattu linjojen muinaisjäännökset ja kulttuuriperintökohteet. Kohteita on esitetty kuvassa 61. Molemmissa näistä, sekä sivun 191 tekstissä, on jäänyt huomioimatta, että myös Snickars Åkerbacka (613010009) on Vark-kohde. Alueidenkäytön suunnittelu tulee tehdä Vark-kohteet huomioiden ja kohteen säilyttäminen tulee olla suunnittelun lähtökohtana. Myös mahdolliset muinaisjäännökset tulee listata aineistoon ja arvioida vaikutuksia koko arkeologiseen kulttuuriperintöön. Aineistossa on myös muita poikkeamia. Esim. Porvoo Kattron on merkitty aineistoon muuksi kulttuuriperintökohteeksi, vaikka se on arvotettu inventoinnissa lajiin "muu kohde".

Vaihtoehtoista, joissa rata rakennetaan, Porvoon Björkdalista itään Ve M vaarantaa vähiten muinaisjäännöksiä. Porvoon kohdalla tunnelivaihtoehto on muinaisjäännöksille turvallisempi, mutta vaihtoehto, jossa tunneli rakennetaan Porvoon keskustan alta, saattaa aiheuttaa riskejä mm. Vanha Porvoo -muinaisjäännöksen säilymiselle. Vaikka värinävaikutuksia voidaan hallita, myös muutokset maakerrosten kosteusoloissa vaikuttavat muinaisjäännöksen säilymiseen. Sivulla 261 todetaan, että vaihtoehdolla ei ole vaikutuksia arkeologiselle kulttuuriperinnölle, mutta museo kaipaa tarkempia perusteluja, miten arvioon on päädytty. Sipoon ja Porvoon välisellä osuudella on useita muinaisjäännöksiä, joihin hankkeella on vaikutusta. Näitä tulee pyrkiä säilyttämään tarkemmalla suunnittelulla ja museon kanssa yhteistyössä tehdyllä arvotuksella. Selostuksessa vaihtoehdot on arvioitu kohteiden määrän ja sen mukaan onko kyseessä "historiallinen kohde" vai "merkittävä esihistoriallinen kohde". Anttilan kylän vaihtoehto olisi siis tämän mukaan muinaisjäännösten kannalta vaikutuksiltaan vähäisin. Arvioinnissa tulee kuitenkin huomioida vaikutukset koko arkeologiselle kulttuuriperinnölle. Vaikutuksia on mahdotonta arvioida luotettavasti, kun mahdolliset muinaisjäännökset puuttuvat aineistosta ja muut kohteet on laskettu kulttuuriperintökohteiksi.

Johanna Lehto-Vahtera

Olli Järveläinen

Museon johtaja

Rakennustutkija

Riikka Mustonen

Arkeologi

Tiedoksi

Lupa- ja valvontavirasto



13.03.2026

Vastaanottaja

kirjaamo@lvv.fi

Kohde

YVA-selostus, Itärata

YVA-selostus, Itärata

Itä-Uudenmaan pelastuslaitoksen lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

YVA selostuksessa on otettu huomioon onnettomuusriskien mahdollisia vaikutuksia ja seurauksia. Oleellista että jatkosuunnittelussa onnettomuusriskien huomioon ottaminen jalkautuu.

Hankkeen läpivienti vaatii tiivistä yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa YVA menettelystä lähtien radan, tunnelien ja asemien käyttöönottoon saakka. Paloturvallisuuden ja muun turvallisuuden suunnittelu sekä yhteensovittaminen pelastustoiminnan kanssa on tällaisessa hankkeessa erittäin vaativaa, ja hankkeen tuleekin tämä huomioida yhteistyössään pelastuslaitoksen kanssa.

Itärata tuo rakentamisen aikana ja valmistuttuaan merkittävän muutoksen alueen pelastuslaitoksen toimintaympäristöön välittöminä ja välillisinä vaikutuksina. Hankkeella on toteuduttuaan vaikutuksia toimintaympäristöön ja sitä kautta alueen riskiprofiiliin sekä alueelliseen riskiarvioon, pelastuslaitoksen onnettomuuksien ehkäisyyn, operatiivisiin kalustotarpeisiin, resurssointiin, harjoitus- ja koulutustarpeisiin sekä laajemminkin varautumiseen ja valmiuteen. Mahdollinen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvä liikenne on kokonaisuudessa yksi suurimpia vaikuttavia tekijöitä. Tästä huolimatta myös pelkkä henkilöliikenne tunneleissa ja mahdollisilla maanalaisilla asemilla tuo lisää riskejä pelastuslaitoksen toimintaympäristöön. Lisäksi ratalinjojen kulkeminen infrakohteiden, konsultointivyöhykkeiden ja kaupunkikeskittymien vaikutusalueilla tuo tarpeen laaja-alaiselle käsittelylle koskien mahdollisia onnettomuusriskejä ja seurauksia.

Pelastuslaitos pohtii onko mahdollista selvittää mahdollisessa maanalaisessa tunneliratkaisussa kiinnostusta / mahdollisuutta yleisen väestönsuojan rakentamiseen.

palotarkastaja
Jere Simontaival

Aihe: KAS/686/2026 Itäradan YVA selostus, Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen liikenneosaston lausunto
Lähetetty: 12.3.2026, 16.32.44
Mistä: Halttunen Pasi (Elinvoimakeskus)<pasi.halttunen@elinvoimakeskus.fi>
Mihin: Lupa- ja valvontavirasto, Kirjaamo
Kopio: Virkkala Niklas (LVV); Minna Weurlander; jussi.kailasto; eeva.kopposela; Rantanen Topias (Elinvoimakeskus); joel.peiponen; tommy.ulmanen; tuomas.talka; jukka.tamminen; vesa.koistinen; Mustonen Tuija (LVV); Pyysaari Antti (EVK)

Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus

Liikenneosasto

Lausunto Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, Itärata Oy,

Viite: lausuntopyyntönnö 11.2.2026, LVV-U/20947/2026.

Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen liikenneosasto edellyttää, että suunnittelussa tulee huomioida itäradan läheisyys maanteihin nähden, niiltä osin, kun ratalinjaus risteää maantien kanssa tai sijaitsee sen välittömässä läheisyydessä. Radan ja tieverkon risteämiskohdat on suunniteltava siten, että maanteiden kunnossapidolle tai liikenteelle ei aiheudu merkittäviä häiriöitä, myöskään radan rakennustöiden aikana.

Itäradan jatkosuunnittelussa ja toteuttamisessa tulee huomioida liikennehankkeet sekä maankäytön muutokset suunnittelualueilla. Myös valmistuneet ja käynnissä olevat liikenneselvitykset ja suunnitelmat, kuten esimerkiksi Vt 6 Koskenkylä-Kouvola, Loviisa, Lapinjärvi, Kouvola toimenpideselvitys, on huomioitava hankkeen jatkosuunnittelussa. Jatkosuunnittelussa on huomioitava myös toimenpideselvityksessä esitetyt rinnakkaistiejärjestelyt. Lisäksi rataa ja tieverkkoa yhteensovitettaessa suunnittelussa tulee tarkastella erikoiskuljetusreitit ja niiden vaatimat ylityskorkeudet ja painovaatimukset. Nykyisen tieverkon läheisyydessä on jatkosuunnittelun yhteydessä muistettava tarvittavat lupaprosessit sekä yhteistyö paikallisten elinvoimakeskusten liikenneosastojen kanssa.

Rakentamisen aikaiset kuljetukset lisäävät suunnittelualueella merkittävästi raskasta liikennettä ja näin ollen maanteiden sekä liittymien välityskyky ja turvallisuus tulee taata myös muuttuvissa olosuhteissa. Kuljetusten suuntautuminen alueellisesti tulee arvioida seuraavissa suunnitteluvaiheissa tarkemmin. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee välttää työn aikaisten suorien liittymien esittämistä päätieverkolle.

Pasi Halttunen

Liikennejärjestelmäasiantuntija

pasi.halttunen@elinvoimakeskus.fi

0295 029 162

Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus

Käyntiosoite (ja suora postiosoite toimistolle)

Kauppamiehenkatu 4, 8. krs.

45100 Kouvola

Tämä viesti on tarkoitettu ainoastaan henkilölle tai yhteisölle, jolle se kuuluu. Viesti saattaa sisältää luottamuksellista tietoa. Jos olet saanut viestin erehdyksessä, sinulla ei ole siihen käyttöoikeutta. Tässä tapauksessa ilmoita siitä lähettäjälle ja poista viesti postilaatikostasi.

Detta meddelande är endast avsett för den person eller sammanslutning som meddelandet hör till. Meddelandet kan innehålla konfidentiell information. Du har inte rätt att läsa meddelandet om det har skickats till dig av misstag. Meddela avsändaren och radera meddelandet från din brevlåda i detta fall.

This message is intended exclusively for persons or groups for whom it is intended. The message may include confidential information. If you have received the message in error, you do not have the right to use it. In such a case please inform the sender and delete the message from your mailbox.

SIGNATORIES

Name	Authentication method	Date and time
Laura Maija Marita Vikman	Strong, MobileID FI	09.03.2026 09:39:21 UTC+02
Antti Krapu	Strong, MobileID FI	09.03.2026 10:49:43 UTC+02



This document package contains:

- Front page (this page)
- The original document(s)
- The electronic signatures. These are not visible in the document, but are electronically integrated



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document



Lausunto

KHVM/74/2026

09.03.2026

Lupa- ja valvontavirasto
PL 20
13035 LVV

Viite Lausuntopyyntö 13.1.2026, LVV-U/20947/2026

Asia **Hämeenlinna, Itärata Oy Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus**

Lupa- ja valvontavirasto pyytää Hämeenlinnan kaupunginmuseon – Kanta-Hämeen alueellisen vastuumuseon lausuntoa Itärata Oy Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Itärata on suunnitteilla oleva Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan kulkeva kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itäradan kokonaispituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa Itärata Oy.

Hankealue sijoittuu lähimmillään noin 30 kilometrin etäisyydelle Kanta-Hämeen maakuntarajasta. Etäisyydestä johtuen alueellinen vastuumuseo katsoo, ettei hankkeella ole suoria vaikutuksia Kanta-Hämeen kulttuuriympäristöihin tai maisema-alueisiin. Kanta-Hämeen alueellisella vastuumuseolla ei ole hankkeeseen huomautettavaa kulttuuriympäristön tai maiseman osalta.

vt. museonjohtaja Antti Krapu

rakennustutkija Laura Vikman

Liitteet

Tiedoksi Lupa- ja valvontavirasto, Museovirasto



KOKOUSTIEDOT

Aika 9.3.2026 klo 18:00

Paikka Kaupunginhallituksen kokoushuone, Kaupungintalo 2.0, Palokorvenkatu 2

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

54 § Lausunto Lupa- ja valvontavirastolle Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta	1
- Lausuntopyyntö Itäradan YVA-selostuksesta 11-02-2026	4
- Keravan kaupungin lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta	9



§ 54 Lausunto Lupa- ja valvontavirastolle Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

KER/449/08.01.00.00/2026

Kaupunkiympäristölautakunta 3.3.2026 § 30

Kaupunkiympäristölautakunta 3.3.2026 § 30

Lupa- ja valvontavirasto on pyytänyt Keravan kaupungin lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunto pyydetään toimittamaan 13.3.2026 mennessä. 11.2026. täydennetty lausuntopyyntö on liitteenä. Ympäristövaikutusten arviointiselostus liitteineen on luettavissa osoitteessa: www.itarata.fi/suunnittelu/ymparistovaikutusten-arviointi.

Ehdotus Keravan kaupungin lausunnoksi on liitteenä.

Valmistelijat kaupunkisuunnittelujohtaja Erkki Vähätörmä

Toimivallan peruste Keravan kaupungin hallintosäännön 5. luvun 1 §:n mukaan kaupunginhallitus antaa lausunnot, vastineet, vastaukset ja selvitykset koko kaupungin kannalta merkittävistä asioista.

Liitteet Lausuntopyyntö Itäradan YVA-selostuksesta 11-02-2026
Keravan kaupungin lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Päätösehdotus Kaupunkiympäristölautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus antaa Lupa- ja valvontavirastolle liitteenä olevan lausunnon Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Käsittely Käsittelyn aikana esittelijä teki liitteenä olevaan lausuntoon seuraavat lisäykset (kursivoitu):

Esitetty linjaus kulkee Keravalla Koukkusuon läheisyydestä. Jatkosuunnittelussa tulee varmistua, ettei Koukkusuon vesitasapaino muutu hankkeen toteuttamisen myötä. Suunnittelussa tulee huomioida, että Koukkusuo on tällä hetkellä ojitettu metsätalousskäytössä oleva alue, mutta soveltuisi ennallistettavaksi luontoalueeksi. Itärata-hankkeella ei saa millään tavalla vaarantaa ennallistamisen mahdollisuuksia.

Keravan alueelle on esitetty mahdollisia kuilurakennusten sijaintipaikkoja. Kaikki



esitetyt vaihtoehdot ovat periaatteellisesti mahdollisia, mutta niihin sisältyy suunnittelullisia reunaehtoja, jotka tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon. Keravan etelärajalla sijaitsevat kuilut sijaitsevat Savion selänteen luonnonsuojelualueen välittömässä läheisyydessä ja niiden mahdollisessa jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueen luontoarvoihin. *Toteutuksessa tulee löytää ratkaisu, joka ei millään tavalla heikennä alueen luonnon tilaa. Savion selänteen korvessa on mm. suoaluetta, jonka vesitasapainoon ei saa tulla muutoksia.*

Kaavoituspäällikkö Turpeinen poistui kokouksesta klo 21:39 ja maisema-arkkitehti Pääkkönen klo 21:41 asian käsittelyn aikana

Päätös Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi päätösehdotuksen yksimielisesti esittelijän liitteeseen tekemillä lisäyksillä.

Kaupunginhallitus 9.3.2026 § 54

Valmistelijat	kaupunkisuunnittelujohtaja Erkki Vähätörmä
Toimivallan peruste	Keravan kaupungin hallintosäännön 5. luvun 1 §:n mukaan kaupunginhallitus antaa lausunnot, vastineet, vastaukset ja selvitykset koko kaupungin kannalta merkittävistä asioista.
Liitteet	Lausuntopyyntö Itäradan YVA-selostuksesta 11-02-2026 Keravan kaupungin lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus päättää antaa Lupa- ja valvontavirastolle liitteenä olevan lausunnon Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.
Päätös	Kaupunginhallitus päätti: <ol style="list-style-type: none">1. Hyväksyi päätösehdotuksen yksimielisesti.2. Tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti kokouksessa.
Lisätietoja antaa	kaupunkisuunnittelujohtaja Erkki Vähätörmä, erkki.vahatorma@kerava.fi, p. 040 318 2350
Päätöksen täytäntöönpano	Ote: Lupa- ja valvontavirasto



MUUTOKSENHAKU

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Pöytäkirja nähtävänä

Pöytäkirja on yleisesti nähtävillä Keravan kaupungin verkkosivuilla alkaen
10.3.2026

Tiedoksianto asianosaisille:

Lupa- ja valvontavirasto

Annettu tiedoksi sähköisesti 10.3.2026

Jakelun mukaan

Enligt sändlistan

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS

Itärata Oy, Itärata, Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi, Kouvola

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Östbanan Ab, Östbanan, Vanda, Tusby, Kervo, Sibbo, Borgå, Lovisa, Mörskom, Lapträsk, Kouvola

LAUSUNTOPYYNTÖ

Yhteysviranomainen on tiedottanut arviointiselostuksesta julkisella kuulutuksella alun perin 13.1.2026. Hankkeesta vastaava on täydentänyt arviointiselostuksen liiteaineistoja 30.1.2026. Luontoselvitysten lajihavaintojen karttaliitteessä 9 on korjauksia ja siihen on päivitetty littä, Kouvola, Lapinjärveä, Loviisaa, Myrskylää ja Orimattilaa koskevia kartoja. Luontoselvitysten raporttaliitteiden 3 ja 4 liitteet on lisätty aineistoon. Tästä syystä täydennetty arviointiselostus annetaan uudelleen tiedoksi julkisella kuulutuksella. Arviointiselostuksesta 13.1. alkaen jätetyt lausunnot ja mielipiteet tullaan huomioimaan, eikä niitä tarvitse lähettää uudelleen.

Lupa- ja valvontavirasto pyytää lausuntoanne yllä mainitusta asiasta ja toimittamaan sen **13.3.2026 mennessä** osoitteeseen kirjaamo@lv.fi tai postitse osoitteeseen Lupa- ja valvontavirasto, PL 20, 13035 LVV. Lausunnossa pyydetään viittaamaan diaarinumeroon LVV-U/20947/2026.

Lausunnossa pyydetään kiinnittämään huomiota erityisesti seuraaviin asioihin edustamanne viranomaistahon näkökulmasta:

- näkemyksenne hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista
- ympäristön nykytilan kuvauksen riittävyys ja suunniteltujen selvitysten kohdentuminen todennäköisesti merkittäviin vaikutuksiin
- suunniteltujen selvitysten yhteensovittamisen mahdollisuudet muihin menettelyihin
- hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja niihin rinnastettavat päätökset

Ympäristövaikutusten arviointiselostus liitteineen on nähtävillä sähköisesti ympäristöhallinnon verkkosivuilla suomeksi osoitteessa ymparisto.fi/itarata-yva ja ruotsiksi osoitteessa miljo.fi/ostbana-mkb.

Lupa- ja valvontavirasto toimii YVA-menettelyssä yhteysviranomaisena. Lisätietoja antaa ylitarkastaja Niklas Virkkala, puh. 0295 254 915, niklas.virkkala@lv.fi.

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU

Roos Simmo, arkistos sihteeri 10.3.2026 12:36

JAKELU / SÄNDLISTA

litin kunta, kirjaamo(at)iitti.fi
litin kunta, kaavoitus
litin kunta, ympäristönsuojelu, kirjaamo(at)iitti.fi, taru-tiina.kalliokuusi(at)iitti.fi
Päijät-Hämeen ympäristöterveys, terveysvalvonta(at)hollola.fi
Keravan kaupunki, kaupunginhallitus, kirjaamo(at)kerava.fi
Keravan kaupunki, kaavoitus
Keski-Uudenmaan ympäristökeskus, ymparistokeskus(at)tuusula.fi
Kouvolan kaupunki, kirjaamo(at)kouvola.fi
Kouvolan kaupunki, kaavoitus
Kouvolan kaupunki, ympäristönsuojelu, ymparistonsuojelu(at)kouvola.fi
Kouvolan kaupunki, ympäristöterveys
Lapinjärven kunta, kunta(at)lapinjarvi.fi
Lapinjärven kunta, kaavoitus
Lapinjärven kunta, ympäristönsuojelu, ymparisto(at)loviisa.fi
Lapinjärven kunta, ympäristöterveys, ymparistoterveydenhuolto(at)porvoo.fi
Loviisan kaupunki, kaupunki(at)loviisa.fi
Loviisan kaupunki, kaavoitus
Loviisan kaupunki, ympäristönsuojelu, ymparisto(at)loviisa.fi
Loviisan kaupunki, ymparistoterveydenhuolto(at)porvoo.fi
Myrskylän kunta, kunta(at)myrskylä.fi
Myrskylän kunta, kaavoitus
Myrskylän kunta, ympäristönsuojelu, ymparistonsuojelu(at)askola.fi
Myrskylän kunta, ympäristöterveys, ymparistoterveydenhuolto(at)porvoo.fi
Orimattilan kaupunki, kirjaamo(at)orimattila.fi
Orimattilan kaupunki, kaavoitus
Orimattilan kaupunki, ympäristönsuojelu, ymparisto(at)orimattila.fi
Päijät-Hämeen ympäristöterveys, terveysvalvonta(at)hollola.fi
Porvoon kaupunki, kirjaamo(at)porvoo.fi
Porvoon kaupunki, kaavoitus
Porvoon kaupunki, ympäristönsuojelu, ymparistonsuojelu(at)porvoo.fi
Porvoon kaupunki, ympäristöterveys, ymparistoterveydenhuolto(at)porvoo.fi
Sipoon kunta, kirjaamo(at)sipoo.fi
Sipoon kunta, kaavoitus
Sipoon kunta, ympäristönsuojelu, ymparisto(at)sipoo.fi
Sipoon kunta, ympäristöterveys, ymparistoterveydenhuolto(at)porvoo.fi
Tuusulan kunta, kunnanhallitus, kirjaamo(at)tuusula.fi
Tuusulan kunta, kaavoitus
Keski-Uudenmaan ympäristökeskus, yaktoimisto(at)tuusula.fi
Vantaan kaupunki, kaupunginhallitus, kirjaamo(at)vantaa.fi
Vantaan kaupunki, kaavoitus
Vantaan kaupunki, ympäristökeskus, ymparistotarkastajat(at)vantaa.fi
Vantaan kaupunki, ympäristöterveys, ymparistoterveys(at)vantaa.fi
Fingrid Oyj, kirjaamo(at)fingrid.fi

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU

Roos Simmo, arkistos sihteeri 10.3.2026 12:36

Gasgrid Finland Oy, info(at)gasgrid.fi
Huoltovarmuuskeskus, kirjaamo(at)nesa.fi
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, kirjaamo(at)traficom.fi
Väylävirasto, kirjaamo(at)vayla.fi
Helsingin seudun liikennelaitos HSL, hsl(at)hsl.fi
Geologian tutkimuskeskus, gtk(at)gtk.fi
Luonnonvarakeskus, kirjaamo(at)luke.fi
Metsähallitus, kirjaamo(at)metsa.fi
Suomen metsäkeskus, kirjaamo(at)metsakeskus.fi
Pääesikunta, kirjaamo.pe(at)mil.fi, kirjaamo.1logr(at)mil.fi
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES, kirjaamo(at)tukes.fi
Uudenmaan liitto, toimisto(at)uudenmaanliitto.fi
Kymenlaakson liitto, virasto(at)kymenlaakso.fi
Päijät-Hämeen liitto, toimisto(at)paijat-hame.fi
Itä-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo, Porvoon museo, kirjaamo(at)porvoo.fi,
riikka.mustonen(at)porvoonmuseo.fi
Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo, Helsingin kaupunginmuseo,
kaupunginmuseo(at)hel.fi, helsinki.kirjaamo(at)hel.fi
Kymenlaakson alueellinen vastuumuseo, Kymenlaakson museo, Kotka,
kirjaamo(at)kotka.fi, terhi.pietilainen(at)kotka.fi
Kanta-Hämeen alueellinen vastuumuseo, Hämeenlinnan kaupunginmuseo,
Hämeenlinna, hameenlinnan.kaupunki(at)hameenlinna.fi,
kaupunginmuseo(at)hameenlinna.fi
Päijät-Hämeen alueellinen vastuumuseo, Lahden museot, Lahti,
kirjaamo(at)lahti.fi, museo(at)lahti.fi
Vantaan kaupunginmuseo, kirjaamo(at)vantaa.fi, kaupunginmuseo(at)vantaa.fi
Itä-Uudenmaan pelastuslaitos, tilannekeskus.iu(at)pelastustoimi.fi
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, tilannekeskus(at)vakehyva.fi
Kymenlaakson pelastuslaitos, pelastuslaitos(at)kymenhva.fi
Uudenmaan elinvoimakeskus, liikenneosasto, kirjaamo.uusimaa(at)elinvoimakeskus.fi
Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus, liikenneosasto, kirjaamo.kaakkois-
suomi(at)elinvoimakeskus.fi
Lounais-Suomen elinvoimakeskus, kalatalousviranomaisen, kirjaamo.lounais-
suomi(at)elinvoimakeskus.fi

TIEDOKSI / FÖR KÄNNEDOM

Itärata Oy, Minna Weurlander, minna.weurlander(at)itarata.fi, Petteri
Portaankorva, petteri.portaankorva(at)itarata.fi
Ramboll Finland Oy, Markku Salo, markku.salo(at)ramboll.fi, Heikki Surakka
heikki.surakka(at)ramboll.fi
Sitowise Oy, Veli-Markku Uski, veli-markku.uski(at)sitowise.com
Lupa- ja valvontavirasto, Niklas Virkkala, niklas.virkkala(at)lvv.fi
Suomen Luonnonsuojeluliitto, lausunnot(at)sll.fi

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU

Roos Simmo, arkistosihteeri 10.3.2026 12:36

Natur och Miljö r.f., kansliet(at)naturochmiljo.fi
Lentorata Oy, siru.koski(at)lentorata.fi
Fintraffic Raide Oy, info(at)fintraffic.fi

Tämä asiakirja LVV-U/20947/2026 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument LVV-U/20947/2026 har godkänts elektroniskt

Mattila Laura 11.02.2026 13:32

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU

Roos Simmo, arkistos sihteeri 10.3.2026 12:36

Keravan kaupungin lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Linjausvaihtoehdot

Keravan kaupunki näkee rataverkon kehittämiseen tähtäävät suunnitelmat yleisesti kannatettavina. Linjausvaihtoehtojen osalta Kerava näkee ehdottoman tärkeänä, ettei Keravan asemaa sivuuteta. Keravan asema on jo nykyisin risteysasema ja sen rooli vahvistuu Lentoradan ja Kerava-Nikkilä -radan henkilöliikenteen toteutumisen myötä. Näiden hankkeiden myötä Keravasta on muodostumassa lähijunaliikenteen tärkein Helsingin ulkopuolinen solmukohta, joten esitetty ehdotus on erittäin yllättävä, että Porvoon suunnan lähijunaliikenne ohjattaisiin ohittamaan kaikki Keravan aseman nykyiset ja tulevaisuudessa muodostuvat vaihtoyhteydet Riihimäen, Lahden ja Nikkilän suunnan ratoihin sekä Helsingin suuntaan kaupunkiradalle.

Keravan aseman kautta kulkevan linjauksen matka-ajallinen vaikutus on vähäinen, mutta sen merkitys saavutettavuuteen vaihtoyhteyksien kautta on huomattava. Jo nyt Helsingin seudun aluerakenteessa on havaittavissa kehitystä, jossa monikeskuksisuuden ja poikittaisten yhteyksien merkitys kasvaa. Lähijunayhteys Porvoosta ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasemalle, Pasilaan ja Helsinkiin ei tuota vastavia hyötyjä, mitä Keravan vaihtopaikan kautta saatavat hyödyt olisivat.

Keravan kaupunki näkee, että jatkosuunnitteluun Keravan kohdalla tulee valita linjaus VE KP.

Kaavatilanne

Itäradan vanha linjaus on Keravalla viety yleiskaavaan ja joihinkin asemakaavoihin. Kaupunki on varautunut laatimaan vaiheyleiskaavan, jolla voimassa olevaa linjausta muutetaan siten, että se mahdollistaa Itäradalle valittavan linjauksen, kun tässä lausunnossa esille nostetut asiat on huomioitu. Raidehankkeiden vaiheyleiskaava pyritään valmistelemaan siten, että se saadaan hyväksytyä vuoden 2027 aikana. Mikäli Itärata ei ehdi mukaan tähän yleiskaavaan, voidaan se käsitellä osana koko kaupungin yleiskaavaa, joka on tavoitteena hyväksyä vuonna 2029.

Muut huomiot

Keravan alittavalla tunneliosuudella on muutamia maalämpökaivoja. Vaikutukset niihin ja menettelyt kaivojen korvaamisessa on kuvattu arviointiselostuksessa kattavasti.

Esitetty linjaus kulkee Keravalla Koukkusuon läheisyydestä. Jatkosuunnittelussa tulee varmistua, ettei Koukkusuon vesitasapaino muutu hankkeen toteuttamisen myötä. Suunnittelussa tulee huomioida, että Koukkusuo on tällä hetkellä ojitettu metsätalouksikäytössä oleva alue, mutta soveltuisi ennallistettavaksi luontoalueeksi. Itärata -hankkeella ei saa millään tavalla vaarantaa ennallistamisen mahdollisuuksia.

Keravan alueelle on esitetty mahdollisia kuilurakennusten sijaintipaikkoja. Kaikki esitetyt vaihtoehdot ovat periaatteellisesti mahdollisia, mutta niihin sisältyy suunnittelullisia reunaehtoja, jotka tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon. Keravan etelärajalla sijaitsevat kuilut sijaitsevat Savion selänteen luonnonsuojelualueen välittömässä läheisyydessä ja niiden mahdollisessa jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueen luontoarvoihin. Toteutuksessa tulee löytää ratkaisu, joka ei millään tavalla heikennä alueen luonnon tilaa. Savion selänteen korvessa on mm. suoaluetta, jonka vesitasapainoon ei saa tulla muutoksia.

Moottoritien välittömässä läheisyydessä oleva kuilurakennusvaihtoehto sijaitsee alueella, jossa on pilaantuneita maa-aineksia. Näiden puhdistamisen tarve on otettava huomioon jatkosuunnittelussa. Lisäksi sijainnin välittömässä läheisyydessä on tekniseen huoltoon liittyviä johtoja ja johtovarauksia, jotka tulee yhteensovittaa mahdollisen kuilun ja kuilurakennuksen kanssa.

Keinukallion eteläpuolelle Jokivarren metsäalueelle sijoittuva kuilurakennus sekä mahdollinen ajotunnelin suuaukko tulee sovittaa ympäristöönsä. Mahdollinen ajotunnelin suuaukko sijaitsee seudullisesti tärkeän ulkoilualueen välittömässä läheisyydessä ja sen aiheuttamat liikenteelliset vaikutukset ja kehittämistarpeet tulee tarkastella jatkosuunnittelussa.

Pohjoisen linjauksen osalta kaupunki näkee, että kuilujen paikat ja muut luonnonympäristöön vaikuttavat asiat ovat ratkaistavissa.

Itärata Oy, Itärata, Tuusula, Kerava, YVA-selostus, lausunto Lupa- ja valvontavirastolle

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta 17.02.2026 § 18

69/11.00.02/2026

Valmistelija Ikonen Ekaterina, etunimi.sukunimi@tuusula.fi**Esittelijä** ympäristökeskuksen johtaja Sjöblom Leena**Lausuntopyyntö** Lupa- ja valvontavirasto pyysi lausuntoja ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, joka koskee Itärata Oy:n Itärata-hanketta. YVA-selostus liitteineen, kuulutus ja lausuntopyyntö löytyvät internetistä osoitteesta www.ymparisto.fi/itarata-yva. Lausuntojen määräaika on 13.3.2026. Lausunnot tulee toimittaa osoitteeseen kirjaamo@lvv.fi tai postitse osoitteeseen Lupa- ja valvontavirasto, PL 20, 13035 LVV.

Lausuntopyyntöä koskeva toiminta

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulassa/Vantaalla ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan kokonaispituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

Hankkeen vaihtoehdot

YVA-menettelyssä arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri tarkasteluväleillä on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtoja ja tarkasteluvälejä on tarkennettu ja osittain suunniteltu uudelleen sen jälkeen, kun YVA-ohjelma oli nähtävillä vuonna 2024.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen toimialuetta koskee Lentoradan ja Porvoon Backaksen linjausväli.

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)
Vertailuvaihtoehto 0+: Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan lisäksi vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata (digitaalisen junien kulunvalvonnan uudistus) on toteutunut.

Päätösehdotus

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta päättää antaa seuraavan lausunnon:

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnan lausunto

Pohjavedet

Linjausvaihtoehdoilla AK, SP, SE ja N on vaikutuksia Tuusulan alueen pohjavesialueisiin, vaihtoehdolla NE ei ole. Selostuksen lopussa todetaan, että Itärata Oy on valinnut jatkosuunnitteluun linjauksen, joka välillä Lentorata-Backas kulkee vaihtoehdon NE mukaisesti. Mätäkiven ja Vähä-Muurin pohjavesialueiden suojelun kannalta kyseinen vaihtoehto on paras. Näin ollen Itäradasta ei aiheutuisi lisävaikutuksia Mätäkiven pohjavesialueelle Lentoradan lisäksi, eikä ratalinjaus kulkisi lainkaan Vähä-Muurin pohjavesialueella.

YVA-ohjelmavaiheessa Itäradan mahdollistavan Lentoradan linjaus jatkui nyt esitettyä pidemmälle, jolloin ohjelmavaiheessa Itärata ei itsessään ulottunut Tuusulassa Mätäkiven 1-luokan pohjavesialueelle. Itäradan erkaantuminen Lentoradasta on kuitenkin suunniteltu uudelleen keväällä 2025, ja nyt selostusvaiheessa Itäradan linjausvaihtoehtona onkin Itäradan erkaneminen Lentoradan tunnelista omaan tunneliinsa juuri Mätäkiven pohjavesialueen kohdalla vaihtoehtojen AK, SP, SE ja N osalta. Vaihtoehdon NE osalta erkaneminen tapahtuisi vasta Mätäkiven pohjavesialueen jälkeen.

YVA-selostuksessa todetaan, että tunneli kulkisi Mätäkiven pohjavesialueella noin 1 000 metrin matkalla, lisäksi alueelle on suunniteltu yksi kuilu. Epäselväksi jää, onko kyseessä sama kuilu, joka on esitetty Lentoradan linjauksessa. Selostuksen mukaan tunnelin ja kuilun rakentaminen voivat aiheuttaa Mätäkiven pohjavesialueella pohjaveden pinnankorkeuden paikallista alenemista sekä muutoksia virtausolosuhteissa. Pohjaveden pinnan alenema voi vaikuttaa alueen suojapumppaukseen, jolla voi olla vaikutuksia haitta-aineiden kulkeutumiseen lähinnä kalliopohjaveden osalta. Kuilurakenne voi aiheuttaa vaikutuksia sekä kallio- että maapohjaveteen.

Vaihtoehtojen AK, SP, SE ja N ratalinjaus kulkee pohjoiseen suuntautuvan tunnelin osalta Vähä-Muurin pohjavesialueen halki, ja etelään suuntautuva tunneli sijoittuu pohjavesialueen länsireunalle. Vähä-Muurin pohjavesialue sijaitsee kallioperän heikkousvyöhykkeellä, jolloin pohjavettä voi kerääntyä

laajalta alueelta ja esiintyä merkittävästi myös kalliopohjavetenä. Tunnelin louhinta voi paikallisesti muuttaa pohjaveden virtausreittejä tai aiheuttaa merkittävää tilapäistä painetason laskua kalliopohjavedessä. Selostuksen mukaan mahdolliset haitalliset vaikutukset ovat kuitenkin hallittavissa tiivistystoimenpiteillä, eikä haitallisia pohjavesivaikutuksia arvioida aiheutuvan. Rakentamisella saattaa olla vaikutusta alueella sijaitseviin yksityisiin talousvesikaivoihin.

Vaikutusten merkittävyuden arvioinnissa Mätäkiven ja Vähä-Muorin pohjavesialueille sijoittuvien vaihtoehtojen AK, SP, SE ja N vaikutusten merkittävyys on arvioitu kohtalaiseksi kielteiseksi. Selostuksessa kuitenkin todetaan, että Mätäkiven pohjavesialueen osalta on mahdollista, että Lentoradan ja Itäradan yhteisvaikutuksen myötä vaikutuksen merkittävyys on nyt arvioitua suurempi. Tämä on erittäin huolestuttavaa ja tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon kyseisten vaihtoehtojen osalta.

Vaikutusten arviointi on tehty asiantuntija-arviointina perustuen olemassa oleviin tietoihin. Selostuksessa on kuitenkin tunnistettu, että jatkosuunnittelun yhteydessä tehdään mahdollisesti mm. pohjaveden virtausmallinnuksia, kallioperän vedenjohtavuuden tutkimuksia ja kaivokartoituksia. Riittävät tutkimukset ovat erittäin tärkeitä, jotta pohjaveteen kohdistuvat haitalliset vaikutukset pystytään minimoimaan.

Mätäkiven pohjavesialueen osalta selostuksessa ei ole tuotu esille pohjavesialueelle vuonna 2017 laadittua suojelusuunnitelmaa. Vähä-Muorin pohjavesialueen suojelusuunnitelma on laadittu vuonna 2024, ei vuonna 2022.

Luonto

Itäradan linjaukset AK, SP, SE ja N kulkevat tunnelissa Tuusulan Harminsuo-Harminkallio-Matkoissuo –luonnonsuojelualueen alta. Tämä yksityinen suojelualue sijaitsee Vähä-Muorin pohjavesialueen yhteydessä, ja on hyvin mahdollista, että alueen suot ovat pohjavesivaikuttaisia. Mahdollinen pohjavesivaikutteisuus on todettu myös Matkoissuolta vuonna 2024 laaditussa luontoselvityksessä ja hoito- ja käyttösuunnitelmassa (FCG). Näin ollen suojelualueen alta kulkevilla ratalinjauksilla voi olla haitallinen vaikutus suojelualueen vesitalouteen. NE-linjaus ei puolestaan kulje kyseisen suojelualueen alta.

Selkeyden vuoksi kehotamme Liitteen 16A-16E Suojelu- ja Natura-alueet – vaikutukset –taulukossa selkeästi erottamaan Sipoossa sijaitsevan Skogsbackan suojelualueen Tuusulassa sijaitsevasta Harminsuo – Harminkallio – Matkoissuo -suojelualueesta, ja siihen Keravan puolella liittyvästä Matkoissuon suojelualueesta.

Vaihtoehdon NE osalta jää epäselväksi, onko Keravan kaakkoisosan metsien ja Koukkusuon poikki kulkevan linjauksen osalta tehty maastotarkasteluja mahdollisiin lähteisiin liittyen. Kyseessä ei ole pohjavesialue, mutta lähdekohteet jäävät karttatarkasteluissa helposti tunnistamatta, ja lähteisyyden tai sen puuttumisen voi varmistaa ainoastaan maastossa.

Keravan ja Tuusulan osalta luontoarvoja ei ole selvitetty mahdollisten kuilurakennusten ja tunnelin suuaukkojen alueilta. Jatkotyönä tulee selvittää mahdolliset arvokkaat luontokohteet ja hankkeen vaikutukset niihin myös pienialaisemmissa rakentamisen alle jäävissä kohteissa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tiedoksi

Lupa- ja valvontavirasto/ kirjaamo
Niklas Virkkala, Lupa- ja valvontavirasto

Päätös on julkaistu yleisessä tietoverkossa 20.02.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 18**Muutoksenhakukielto**

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

Tekninen lautakunta

05.03.2026

Ote pöytäkirjasta: Tekninen lautakunta 05.03.2026**Kouvolan kaupungin lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta****8235/11.01.00.03/2024****Tekninen lautakunta 05.03.2026 § 50**

Valmistelija: johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 6452, jani.arponen(at)kouvola.fi

Yhteenveto

Itäradan hankesuunnittelu on edennyt ympäristövaikutusten arviointiin (niin sanottu YVA-prosessi), ja tämän arvioinnin tulokset on esitetty lausuttavana olevassa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Arviointiselostuksen perusteella voidaan todeta, että arviointi on toteutettu pääosin asiantuntevasti, eri selvitysten ja vaikutusten arviointien tulokset huomioiden. Jatkosuunnitteluun jää vielä tiettyjen seikkojen (esimerkiksi uudet liikennepaikat ja niiden vaikutus, vaikutukset luonnon- ja kulttuuriympäristöön) osalta selvitettävää sekä täydennettävää, mikä kuuluu myös luontevasti osaksi tarkempaa ratahankkeen suunnittelua. Ratahankkeen suunnittelun riskienhallintaa ja esimerkiksi erilaisten yhteiskunnallisten ja geopoliittisten tekijöiden vaikutuksia ja riskejä radan suunnitteluun ja mahdolliseen toteutukseen liittyen tulisi tarkastella vielä enemmän. Jatkosuunnittelussa tulee myös huomioida erityisesti kaavatilanteen muutokset kussakin kunnassa ja alueilla sekä aktiivinen vuoropuhelu ja osallisten sekä sidosryhmien osallistaminen hankkeeseen. Arviointiselostuksessa esitetty Lapinjärven eteläisen ratalinjausvaihtoehdon vieminen jatkosuunnitteluun on Kouvolan kaupungin näkemyksen mukaan paras esitetyistä linjausvaihtoehdoista, ja näin ollen kannatettava ratkaisu.

Asian valmistelun tausta, päätösvallan perusteet ja kuntastrategian mukainen peruste valmistelulle

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulassa/Vantaalla ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Itäradan kokonaispituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä.

Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Itäradan suunnittelua varten perustetun hankeyhtiö Itärata Oy:n tarkoituksena on johtaa Itäradan suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Hankeyhtiön osakkaina ovat Suomen valtio (51 %) sekä 24 kuntaa ja kaupunkia, joista yhtenä Kouvolan kaupunki. Hankeyhtiö on laatinut ympäristövaikutusten arviointiselostuksen ja selostukseen liittyvät suunnitelmat ja selvitykset. Itärata-hankkeesta vastaavana viranomaistahona toimii Lupa- ja valvontavirasto (LVV), joka toimii myös hankkeesta vastaavana yhteysviranomaisena. Arviointiselostus ja kuulutukset ovat julkisesti nähtävillä ajalla 13.1.2026-13.3.2026. Arviointiselostuksen julkinen vireillä olo perustuu lakiin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-laki 252/2017). Arviointiselostus liitteineen on Lupa- ja valvontaviraston verkkosivuilla <https://lvv.fi/ajankohtaista/kuulutukset-ja-yleistiedoksiannot> sekä Kouvolan kaupungintalon infossa. Lisäksi arviointiselostuksesta on järjestetty avoin yleisötilaisuus Kouvotalalla 28.1.2026.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely perustuu ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (YVA-lakiin). Menettelyssä vertaillaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Hankkeen tavoitteena on löytää arviointimenettelyn pohjalta Itäradalle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa (YVA-ohjelma) esitettiin aiemmin suunnitelma arvioinnin kulusta, sen menetelmistä ja vuorovaikutuksesta menettelyn aikana. Nyt lausuttavan olevassa arviointiselostuksessa on esitetty arvio hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä tuotu esiin haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteitä. Haitallisten vaikutusten lieventäminen ja ehkäiseminen ovat kiinteä osa hankkeen suunnittelua.

Kouvolan kaupungin 1.1.2025 voimaan tulleen hallintosäännön 26 §:n mukaan tekninen lautakunta järjestää tekniset palvelut ja siinä tarkoituksessa huolehtii muun muassa rakentamislain, alueidenkäyttölain, lain rakennetun ympäristön tietojärjestelmistä, rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain, ratalain, raideliikennelain, kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain, vesilain, kiinteistömuodostamislain, kiinteistörekisterilain, lunastuslain, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain, yksityistielain, tieliikennelain, vesiliikennelain, paikkatietoinfrastruktuurista annetun lain, ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain mukaan kunnalle kuuluvista tehtävistä lukuun ottamatta muille toimielimille säädettyjä tai määrättyjä tehtäviä.

Kouvolan kaupunkistrategiassa 2025–2029 on mainittu painopisteinä muun muassa yritykset sekä elinvoiman lisääminen. Elinvoiman lisäämisessä avainasemassa ovat liikenneyhteydet ja kaupungin saavutettavuus. Erikseen strategiassa on mainittu myös kaupungin hyvä sijainti ja yhteydet sekä asema logistiikkakaupunkina. Kaikissa näissä strategian mukaisten seikkojen vahvistamisessa Itärata-hankkeen edistämisellä on merkittävä rooli. Kaupungin pitkän aikavälin strategisen kehittämistyön kannalta merkittävät uudet liikenneyhteydet luovat mahdollisuuksia elinvoiman lisäämiseen. Joukkoliikenneyhteyksiin panostaminen rakentaa osaltaan strategian mukaisesti kestävää ja resurssiviisasta ympäristöä.

Kouvolan kaupungin lausunto Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Kouvolan kaupunki kiittää lausuntomahdollisuudesta Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta ja toteaa seuraavaa: ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on käsitelty seuraavat seikat:

- Hankkeen kuvaus
- Hankevaihtoehdot
- Ympäristövaikutusten arviointimenettely ja osallistuminen
- Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat
- Liikennejärjestelmä, liikenne ja liikkuminen
- Alue- ja yhdyskuntarakenne sekä maankäyttö
- Melu
- Tärinä ja runkomelu
- Ilmanlaatu
- Suojelualueet ja muut arvokkaat luontokohteet
- Huomionarvoinen lajisto
- Ekologinen verkosto
- Kokonaisvaikutukset luonnonympäristöön
- Pintavedet
- Pohjavedet
- Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarat
- Maisema ja kulttuuriympäristö
- Ihmisten elinolot, viihtyvyys ja terveys
- Ilmasto
- Muut vaikutukset
- Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa
- Riskien hallinta
- Keskeiset vaikutukset, vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset
- Itärata Oy:n esitys jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta
- Jatkosuunnittelu ja vastuulliset arvioijat

Hankevaihtoehdot on arvioitu suurissa infrastruktuurihankkeissa yleisesti käytettyyn tapaan vertaillen tilannetta hankkeen toteutuessa tilanteeseen, jossa hanketta ei toteuteta. Lisäksi hankevaihtoehdoissa on arvioitavat Itäradan eri linjausvaihtoehdot siten, että eri tarkasteluväleillä on tietty määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtoja ja tarkasteluvälejä on tarkennettu ja osittain suunniteltu uudelleen sen jälkeen, kun YVA-ohjelma oli nähtävillä vuonna 2024. Nyt nähtävillä olevassa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on Kouvolan kaupungin alueella tarkasteltu kolmea vaihtoehtoista linjausta Porvoon Björkdalista Kouvolan Teuroisiin. Nämä vaihtoehdot ovat Myrskylän vaihtoehto (M), Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE) ja Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP). Kouvolan Teuroisten ja Korian (liittymiskohta Lahti-Kouvola-rataan) välille on tarkasteltu vain yhtä linjausta (TK). Ympäristövaikutusten arviointiprosessin myötä edellä mainituista kolmesta linjausvaihtoehdosta jatkosuunnitteluun esitetään Lapinjärven eteläistä vaihtoehtoa (LE).

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtina on myös käytetty olemassa olevia suunnitelmia ja selvityksiä sekä eri kuntien ja maakuntien kaava- ja muita aineistoja sekä strategioita. Lähtöaineistoissa olisi ollut hyvä mainita myös Kouvolan uusi kaupunkistrategia 2025–2029, jossa kaupungin kehittämisen painopisteinä mainitaan muun muassa yritysten toimintaedellytysten lisääminen sekä saavutettavuuden ja kaupungin logistisen aseman vahvistaminen. Nämä edellä mainitut tekijät ovat myös olennaisia Itärata-hankkeen tavoitteita. Muutamia lähtöaineistona käytetyt tiedot ovat myös päivittyneet, ja esimerkiksi VT 6:n Korian läntinen tiehanke on valmistunut vuoden 2025 puolella.

Kouvolan kaupunki toteaa, että hankkeessa käytetty ympäristövaikutusten arviointimenettely on yleisesti ottaen hyvin ja seikkaperäisesti tehty erilaiset selvitykset ja vaikutusten arvioinnit huomioiden. Osallisten kuuleminen on hoidettu tarkoituksenmukaisella laajuudella ja hyvin. Osallisten kuuleminen riittävässä laajuudessa ja osallisten ja muiden sidosryhmien kytkeminen suunnitteluun on erittäin tärkeää myös jatkosuunnittelussa, jolloin suunnitteluratkaisut ja niiden vaikutukset selviävät tarkemmin. Osallisten ja sidosryhmien asiantuntemusta on hyvä käyttää hyödyksi esimerkiksi hankkeen haitallisten vaikutusten lieventämisessä.

Itärata-hankkeen toteutus tuottaa potentiaalisesti suuria muutoksia liikennejärjestelmään, liikkumiseen, aluerakenteeseen, maankäyttöön ja alueiden saavutettavuuteen. Kouvolan kaupunki katsoo, että YVA-raportissa on seikkaperäisesti tutkittu ja analysoitu näitä vaikutuksia ja huomioitu myös mahdolliset negatiiviset vaikutukset. Liikenteellisissä tarkasteluissa olisi ollut hyvä ottaa huomioon ainakin karkealla tasolla muidenkin potentiaalisten liikennepaikkojen kuin vain Porvoon aseman

vaikutukset matka-aikoihin, matkustajakysyntään sekä radan liikennöinnin rakenteeseen ja kustannus-tuotto-suhteeseen. Tavaraliikenteen potentiaali ja yhteydet ovat myös raportissa jääneet suhteellisen vähälle tarkastelulle. Radan toteutuksen mahdolliset negatiiviset liikenteelliset vaikutukset esimerkiksi Lahti-Kouvola-välin junatarjonnan vähentyessä olisivat myös ansainneet tarkempaa tarkastelua. Raportissa ei ole otettu juurikaan kantaa raideleveyskysymykseen ja potentiaalsiin vaikutuksiin jos rata toteutuisi eurooppalaisella raideleveydellä. Näitä edellä mainittuja seikkoja olisi siis syytä tarkastella jatkosuunnittelussa tarkemmin.

Potentiaalisilla uusilla asemapaikoilla Kouvolan, Lapinjärven ja Loviisan alueilla voi olla merkittävää vaikutusta maankäytön suunnitteluun ja aluerakenteeseen erityisesti pitkällä aikavälillä. Vaikutusten arviointia suhteessa maankäyttöön ja aluerakenteeseen tulee siis tältä osin tarkentaa. On ehdottoman positiivista, että kaikki radan linjausvaihtoehdot mahdollistavat liikennepaikkojen toteuttamisen Elimäen läheisyydessä. Raportissa käytetyt kaava- ja muut maankäytön suunnittelun lähtötiedot ovat oikein Kouvolan alueen vireillä olevien maakunta-, yleis-, ja asemakaavojen osalta. Kouvolan kaupunki huomauttaa lisäksi, että koko kaupungin käsittävä maankäytön rakennemalli on tätä lausuntoa kirjoitettaessa päätöskäsittelyssä, ja ratahanketta erityisesti Teuroinen-Koria osuuden pohjoisosassa koskeva, alueen nykyiset yleiskaavat korvaava Kouvolan keskeisten alueiden yleiskaava 2050 on tullut vireille kaupungin teknisen lautakunnan päätöksellä 19.2.2026. Lisäksi Kouvolan kaupunki toteaa, että kaupungin alueella kulkeva arviointiselostuksen mukainen valittu linjausvaihtoehto on suurelta osin tulevaisuudessakin todennäköisesti yleiskaavatonta aluetta, ja näin ollen jatkosuunnittelun tulisi nojautua esimerkiksi uuteen Kymenlaakson vaihemaakuntakaavaan 2060.

Meluvaikutuksia on raportissa arvioitu 1,5 km etäisyydelle vaihtoehtoisista ratalinjoista. Linjausvaihtoehdoilla M ja LP on suuri kielteinen vaikutus ja LE kohtalainen kielteinen vaikutus. LE linjausvaihtoehdossa noin puolet rakennuksista saadaan suojattua melulta ennakoivalla meluntorjunnalla. Teuroinen-Koria- välin ratalinjaus TK kulkee koko matkan avorotana ja sijoittuu valtaosin taajaman ulkopuolelle sekä pieneltä osin taajama-alueelle. Ratalinjaus yhdistyy Lahti– Kouvola-rataan ja risteää VT 6:n kanssa, joten osalla osuutta on jo nykyisin melua. Rataosuudella sijaitsee yksittäisiä asuin- ja lomarakennuksia. Rataosuuden varrella sijaitsee kolme luonnonsuojelualuetta, joista kahdella ohjeavot ylittyvät. Melun osalta rataosuudella hankkeella todetaankin olevan kohtalaisia kielteisiä vaikutuksia. Selostuksessa on esitetty meluntorjuntatarpeet suunnittelualueilla ja lopullinen meluntorjunnan tarve ja tapa yksittäisten rakennusten kohdalla ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Tärinän ja runkomelun osalta linjausvaihtoehdoissa M, LP ja LE vaikutukset ovat vähäisen kielteisiä, koska ratalinjaus kulkee hyvin harvaan asutulla alueella, ja mahdolliset tärinälle tai runkomelulle altistuvat rakennukset saadaan suojattua alle ohjearvojen, kun tarvittavilla osuuksilla käytetään tärinän- ja runkomelun vaimennusmenetelmiä. Myös vaihtoehdossa TK tärinälle altistuvista yhdeksästä rakennuksesta 80 % ja runkomelulle altistuvista kaikki saadaan suojattua alle ohjearvojen, kun tarvittavilla osuuksilla käytetään vaimennusmenetelmiä.

Hankkeella voidaan kokonaisuutena katsoen olla olevan vain vähäisiä rakentamisen aikaisia vaikutuksia ilmanlaatuun, eikä ilmanlaadun kannalta eri vaihtoehdoilla siten ole merkitsevää eroa.

Ilmastovaikutusten osalta Itäradan arvioidaan vähentävän liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vuosittain 1800–2400 CO₂e tonnia, joten hanke tukee myös Kouvolan ja samalla koko Kymenlaakson ilmastotavoitteita. Arvioidut päästövähennykset tukevat Kouvolan asemaa HINKU-kuntana sekä kaupunkistrategian yleistä tavoitteita edistää resurssiviisasta ja ympäristön kannalta kestävää toimintaa.

Suojelualueiden ja muiden arvokkaiden luontokohteiden osalta Kouvolan kaupungin alueella oli tarkasteltu 13 selvitysalueita. Näistä Oivonojan ja Kolmion kosteikoilla on arvokkaiden luontotyyppien (kangasmetsä, lehto, suo) lisäksi havaittu pesimälinnustoa, viitasammakkoja sekä sudenkorentoja. Lepakkohavaintoja tehtiin Istuinkallio-Rappukallion, Pelkkuan ja Ympyräismäen selvityskohteissa. Selvityksessä ei tehty liito-oravahavaintoja, mutta Kouvolassa tehdyillä kolmella selvitysalueella (Passinmäki, Martinaro ja Ympyräismäki) oli kuitenkin lajille soveltuvaa elinympäristöä. Ekologisten verkostojen osalta tulee jatkosuunnittelussa huomioida, että vireille tulleessa Kouvolan keskeisten alueiden yleiskaava 2050:ssä on tarkoitus tehdä selvitys kaava-alueen luonnon ydinalueista sekä tärkeimmistä ekologisista verkostoista, ja tämän työn tulokset tulisi ottaa jatkosuunnittelussa huomioon. Yleisesti ottaen ekologistia yhteyksiä tulisi pyrkiä varjelemaan kaikin keinoin ja lieventämään niihin kohdistuvia haittavaikutuksia. Sama koskee ratalinjan läheisyydessä olevia maisemallisesti arvokkaita kohteita ja arvokkaita rakennuskohteita ja arkeologisia kohteita. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon esimerkiksi vuosina 2024–2025 tehty Kymenlaakson maakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen arvotustyö, ja siinä mainitut kohteet ratalinjalla tai sen läheisyydessä.

Kokonaisvaikutukset luonnonympäristöön on arvioitu suureksi kaikissa Kouvolan alueelle sijoittuvissa radan linjausvaihtoehdoissa. Myös lajistoon sekä ekologiseen verkostoon kohdistuvat vaikutukset on arvioitu suureksi kaikissa näissä vaihtoehdoissa. Suojelualueisiin sekä

valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin ja luontotyyppeihin kohdistuu kohtalainen tai suuri vaikutus linjausvaihtoehdoissa M, LP ja LE ja sekä Teuroinen-Koria-linjauksella TK kohtalainen vaikutus. Selostuksessa on esitetty toimia, joilla voidaan lieventää arvokkaiden luontokohteiden ja suojeluverkoston kohteisiin kohdistuvia vaikutuksia. Tällaisia toimia voivat olla esim. korvaavan elinympäristön luominen tai kompensatio sekä puiden kaato pesimääjan rauhoituksen (1.4.–31.7.) ulkopuolella. Nämä toimet tulee tarkastella yksityiskohtaisesti ja suunnitella huolellisesti mahdollisen valittavan linjausvaihtoehdon kohdalla. Lisäksi viitasammakon ja sudenkorentojen lisääntymispaikkojen vaikutusalueella ratalinjausvaihtoehtojen toteuttaminen edellyttää luonnonsuojelulain mukaisia poikkeamislupia, jos kohteita heikennetään tai hävitetään.

Pinta- ja pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset on arvioitu Kouvolan alueelle osuvissa vaihtoehdoissa vähäisen kielteisiksi, koska tarkasteluvälillä ei sijaitse herkkiä vesimuodostumia ja rakentamisen aikana kiinnitetään huomiota työmaavesien hallintaan. Teuroisten ja Korian välinen ratalinjaus TK sijoittuu Kouvolaan luokitellulle pohjavesialueelle (Nappa), joten sen vaikutus on arvioitu kohtalaisen kielteiseksi. Alueella on jo kuitenkin olemassa oleva rautatie (Lahti-Kouvola-rata), joten rakentamisen voidaan katsoa aiheuttavan korkeintaan väliaikaisia vaikutuksia.

Ihmisten terveyteen kohdistuvissa vaikutuksissa Teuroisten ja Korian välisellä linjauksella TK sekä Lapinjärven eteläisellä linjausvaihtoehdolla LE terveyteen vaikuttavista osatekijöistä melun ja pohjavesien merkittävyys on kohtalaisen kielteinen, kun taas linjausvaihtoehdoissa M ja LP merkittävän kielteinen. Tärinän, runkomelun ja pintavesien osalta merkittävyys on kaikissa vähäisen kielteinen ja ilmanlaadun osalta vaikutuksilla ei ole merkitystä. Ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien vaikutusten osalta linjaus Teuroisista Korialle on haasteellinen, koska linjaus jakaa Teuroisten kylää, mikä taas heikentää esimerkiksi virkistysolosuhteita. Melutasojen ylitykset voivat jopa edellyttää rakennusten lunastamista, minkä vuoksi jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota paitsi vaikutusten arviointiin Teuroisten kyläalueella, myös osallisten kuulemiseen ja haittojen minimointiin.

Kouvolan kaupunki toteaa lopuksi, että Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointi on arviointiselostuksen ja sen liitteiden mukaan toteutettu pääosin asiantuntevasti, eri selvitysten ja vaikutusten arviointien tulokset huomioiden. Jatkosuunnitteluun jää vielä tiettyjen edellä mainittujen seikkojen osalta selvitettävää sekä täydennettävää, mikä kuuluu luontevasti osaksi tarkempaa ratahankeen suunnittelua. Ratahankeen suunnittelun riskienhallintaa ja esimerkiksi erilaisten yhteiskunnallisten ja geopoliittisten tekijöiden vaikutuksia ja riskejä

Tekninen lautakunta

05.03.2026

radan suunnitteluun ja mahdolliseen toteutukseen liittyen tulisi tarkastella vielä enemmän. Jatkosuunnittelussa tulee myös huomioida erityisesti kaavatilanteen muutokset kussakin kunnassa ja alueilla sekä aktiivinen vuoropuhelu ja osallisten sekä sidosryhmien osallistaminen hankkeeseen. Arviointiselostuksessa esitetty Lapinjärven eteläisen ratalinjausvaihtoehdon vieminen jatkosuunnitteluun on Kouvolan kaupungin näkemyksen mukaan paras esitetyistä linjausvaihtoehdoista, ja näin ollen kannatettava ratkaisu.

Lisätietoja: johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 6452, jani.arponen(at)kouvola.fi ja ympäristöpäällikkö Marleena Kuitikka, puh. 020 615 8016, marleena.kuitikka(at)kouvola.fi

Teknisen johtajan ehdotus:

Tekninen lautakunta päättää antaa oheisen lausunnon Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Teknisen lautakunnan päätös:

Tekninen lautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Kaupungininsinööri Anne Ahtiainen oli poissa kokouksesta tämän asian käsittelyn aikana (Osallisuusjävi, hallintolaki 28 §, 1 mom. kohta 1) ja palasi kokoukseen tämän asian käsittelyn jälkeen.

Otteen tarkastetusta pöytäkirjasta oikeaksi todistaa:

Kouvolassa 12.03.2026

pöytäkirjanpitäjä Minna Pesonen

*** Tämä päätös on allekirjoitettu sähköisesti. ***

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 50

Muutoksenhakukielto

Valmistelua ja täytäntöönpanoa koskevaan päätöksen ei saa hakea muutosta.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §.

Pöytäkirjan nähtäville asettaminen

Pöytäkirja on julkaistu nähtäväksi yleiseen tietoverkkoon 12.3.2026

Päätöksen tiedoksianto asianosaiselle

Päätös on lähetetty sähköpostitse seuraavasti:

Päätöksen saaja: Lupa- ja valvontavirasto

Päätöksen lähettämispäivä: 12.3.2026

Lähettäjä: hallintosihteeri Minna Pesonen

Kouvola 9.3.2026

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo@lvv.fi

Viite: LVV-U/20947/2026

Asia: Lausunto

Itärata on osoitettu Kymenlaakson maakuntakaavassa 2040 ohjeellisena päätätänä, jossa on vaihtoehtoisia linjauksia. Merkintää koskeva suunnittelumääräys: *“Kouvola-Koskenkylä yhteysvälin vaihtoehtoisen ohjeellisen linjauksen tarkka sijainti tulee määritellä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.”* Kymenlaakson liitto toteaa, että YVA-ohjelmassa jatkotarkasteluun valittu linjaus Kymenlaakson alueella on Kymenlaakson maakuntakaava 2040 mukainen.

Selostuksessa todetaan valitun linjausvaihtoehdon mahdollistavan Koskenkylän ja Elimäen seisakkeet sekä yhteyden Itäiseen rantarataan. Mahdollisten seisakkeiden vaikutukset liikennejärjestelmään, liikenteeseen ja liikkumiseen on arvioitu myönteisiksi. Kymenlaakso liitto katsoo, että seisakkeiden mahdolliset sijainnit tulisi esittää myös yleispiirteisesti kartoilla.

Lentorata-hankkeen suunnittelumuutosten seurauksena alkuosa Itäradan linjauksesta on suunniteltu toteutettavaksi tunneliratkaisuna. Lisäksi eri linjausvaihtoehtoihin liittyy Porvoon alueella useita vaihtoehtoisia tunneliratkaisuja, jotka edellyttävät perusteellisempia jatkoselvityksiä.

Ratalinjauksen sijoittaminen maanalaisiin rakenteisiin vaikuttaa olennaisesti hankkeen kokonaisinvestointikustannuksiin ja saattaa osaltaan rajoittaa koko Itärata-hankkeen toteuttamisedellytyksiä. Edellä mainitut näkökohdat on otettava huomioon sekä hankkeen taloudellisten vaikutusten arvioinnissa että jatkosuunnittelu ja linjausvaihtoehtoja koskevassa päätöksenteossa.

Muilta osin ei huomautettavaa.

KYMENLAAKSON LIITTO
Virasto

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU
09.03.2026 Rätty Ville, maakuntasuunnittelija

12.03.2026 Hering Frank, suunnittelujohtaja

Päivämäärä
13.3.2026

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



Numero
D/227/12.03.03.03/2026
KyM82

Lupa- ja valvontavirasto

Lausuntopyyntö LVV-U/20947/2026, 13.1.2026

Liitteet

- Ympäristövaikutusten arviointiselostus liitteineen

Lausunto

KOUVOLA: Itärata, ympäristövaikutusten arviointiselostus

Kymenlaakson museolta on pyydetty lausuntoa Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA-selostus). Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltu kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itäradan kokonaispituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

YVA-selostuksessa tarkastellaan Kouvolan kunnan alueelta yhtä linjausta Teuroisten ja Korian välillä (TK), sekä Porvoon itäosassa sijaitsevan Björkdalin ja Kouvolan Teuroisten välillä olevaa kahta vaihtoehtoista linjausta: Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP) ja Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE).

Museo on tutustunut YVA-selostukseen liitteineen ja toteaa lausuntoon Kymenlaakson osalta seuraavan.

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
13.3.2026

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



Numero
D/227/12.03.03.03/2026
KyM82

Rakennettu kulttuuriympäristö

YVA-selostuksen luvussa 17 käsitellään hankealueen maisemaa ja kulttuuriympäristöä. Vaikutusten tunnistaminen kuvataan luvussa 17.1.1 selkeästi ja ymmärrettävästi.

Luvussa 17.3.2.1 kuvataan ratahankkeen läheisyydessä sijaitseva valtakunnallisesti arvokas (VAMA) *Elimäen viljelymaisema*, jonka herkkyys Itäradan aiheuttamille maisemamuutoksille arvioidaan suureksi. Luvusta 17.3.2.2 puuttuvat RKY-alueet *Mustilan arboretum* sekä *Elimäen kartanot ja viljelymaisema*, jotka sijaitsevat kokonaan VAMA-alueen sisällä. Edellä mainitut RKY-alueet tulee täydentää YVA-selostuksen lukuun 17.3.2.2 ja taulukkoon 132 sekä huomioida Itärata-hankkeen jatkosuunnittelussa.

Luvussa 17.3.2.5 *Paikallinen kulttuuriympäristö* todetaan, että ”mikäli kunnan tai kaupungin alueella ei ole laadittuja selvityksiä, on paikallista kulttuuriympäristön potentiaalia tarkasteltu kartta-aineistojen avulla ratalinjausten välittömästä lähiympäristöstä yleisellä tasolla painottaen tiiviimpiä kyläalueita. Karttatarkastelusta saatuja tietoja ja havaintoja kohdistettiin maastokäynnillä”. Kouvolan osalta selostuksessa viitataan Kouvolan haja-asutusalueille tehtyyn Kymenlaakson liiton Rakennettujen kulttuuriympäristökohteiden inventointiin (2024b). Edellä mainitun inventoinnin perusteella selostuksessa on tunnistettu ratalinjausvaihtoehto LE:n välittömästä lähiympäristöstä yksi arvokohde, joka on Soiniityn kartano Kimonkylän itäpuolella.

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
13.3.2026

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



Numero
D/227/12.03.03.03/2026
KyM82

Museo haluaa tässä yhteydessä tarkentaa, että Kymenlaakson liitto ei ole toteuttanut viime vuosina uusia rakennetun kulttuuriympäristökohteiden inventointeja. Liiton nettisivuilla oleviin raportteihin, joihin YVA-selostuksessa viitataan, on vain koottu tietoja Kymenlaakson kuntien tekemistä inventoinneista, joista osa on hyvin vanhoja. Itä-rata-hankeen vaikutusalueelta, vanhan Elimäen kunnan alueelta Kouvolasta ei tällä hetkellä ole olemassa ajantasaisia rakennetun kulttuuriympäristön tai maiseman selvityksiä, kuten museo on jo YVA-ohjelmaa käsitelleessä lausunnossaan (KyM432/2024) todennut.

Luvun 17.4.1 *Vaikutukset maisemaan liikennöinnin aikana* mukaan "maisemavaikutusten tarkastelussa on keskitytty hankkeeseen liittyvien suurien rakenteiden, kuten ajotunneleiden ja kuilujen, ratatunnelien suuaukkojen ja ratasiltojen, sekä avoimeen maisematilaan sijoittuvan maanpäällisen ratalinjauksen aiheuttamiin maisemakuvan muutoksiin". Kouvolaan osalta ratalinjausvaihtoehdot Lapinjärvi pohjoinen (LP) ja Lapinjärvi eteläinen (LE) sijoittuvat osin Elimäen viljelymaisema VAMA-alueelle tai sivuavat sitä. LP- ja LE-ratalinjausvaihtoehtojen osalta todetaan, että VAMA-alueelta ei etäisyyden vuoksi aukea ollenkaan näkymäakseleita ratalinjausvaihtoehdoille. Yleisesti selostuksessa katsotaan, että selänteiden reuna-alueet ja peltojen metsäsaarekkeet rajaavat näkymiä ratalinjoille vanhoilta kartanoalueilta, viljelyalueilta sekä kyläalueilta. Maiseman luonne tulee selostuksen mukaan muuttumaan "paikallisesti perinteisestä maatalousmaisemasta hieman rakennetummaksi, mutta muutos kohdistuu hyvin

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
13.3.2026

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



Numero
D/227/12.03.03.03/2026
KyM82

rajatulle alueelle laajassa kulttuurimaisemakokonaisuudessa”. Tarkasteluvälillä Teuroinen-Koria radan aiheuttama muutoksen suuruus on arvioitu pieneksi mm. siksi, että vaihtelevassa ympäristössä maisemakuvan yhtenäisyys häiriintyy vain vähän, eikä ratalinjaus muuta maiseman ominaispiirteitä huolimatta siitä, että se voimistaa hieman maiseman rakennettua ilmettä (taulukko s. 203).

Luvussa 17.4.2 käsitellään ratalinjausvaihtoehtojen vaikutuksia kulttuuriympäristöön liikennöinnin aikana. Tarkasteluväliltä Teuroinen-Koria selostuksessa todetaan, että ”tarkasteluvälillä ei ole kulttuuriympäristön arvokohteita, jolloin ei aiheudu myöskään vaikutuksia” (s. 206). Paikalliseen kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten osalta selostuksessa todetaan, että ”ratalinjausvaihtoehdot eivät näkyessään muuta yksittäisten kulttuuriympäristön kohteiden, kuten arvokkaiden rakennusten arkkitehtonisia tai rakennushistoriallisia arvoja. Ratalinja ei myöskään pääosin suhteellisen matalana rakenteena heikennä tai alista yksittäisten pihapiirien kyläkuvallista asemaa. Alueilla, jossa ratalinjausvaihtoehto sijoittuu keskeisesti kyläalueen poikki, kylämiljöön maisemakuvan eheys ja yhtenäisyys voi heikentyä paikallisesti jonkin verran” (s. 206). Kouvolan osalta tällaisia alueita ei ole tunnistettu. Kaiken kaikkiaan selostuksessa katsotaan, että ”paikallisille kulttuuriympäristön kohteille aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia voidaan pitää kokonaisuutena pääasiassa vähäisinä” (s. 206).

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
13.3.2026

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



Numero
D/227/12.03.03.03/2026
KyM82

Ratalinjan rakentamisen aikaisia vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön käsitellään luvussa 17.4.3. Selostuksessa todetaan, että suurimmat rakentamisen aikaiset vaikutukset aiheutuvat maisemarakenteeseen mm. puiden kaatamisen ja maanmuokkauksen myötä. Luvusta ilmenee, että Itäradan rakentamisen vaikutukset ympäristöönsä ovat varsinaista ratalinjaa huomattavasti laajemmat, mikä hankeen toteutuessa tulee näkymään radan läheisyydessä asuville ja liikkuville.

Yhteenvedot ratalinjausvaihtoehtojen maiseman herkkyydestä ja muutoksen suuruudesta tarkasteluvälikohteisesti on koottu taulukoihin lukuun 17.5 *Vaikutusten merkittävyys ja vaihtoehtojen vertailu*. Kouvolaan koskevien ratalinjausvaihtoehtojen LP, LE ja TK osalta maiseman herkkyys on arvioitu kaikissa kolmessa vähäiseksi ja maisemamuutoksen suuruus pieneksi. Vaikutusten merkittävyys on ratalinjausvaihtoehtoisissa LP, LE ja TK arvioitu vähäiseksi kielteiseksi.

Arkeologisen inventoinnin (Museoviraston Kenttäpalvelut 2025) karttojen perusteella ratalinjausten Kouvolan alueella on useita asuin-kiinteistöjä. Museon näkemyksen mukaan ajantasaisten rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman selvitysten puuttuminen Kouvolan sijoittuvien ratalinjausvaihtoehtojen alueelta tuo epävarmuutta YVA-menettelyn kulttuuriympäristö- ja maisemavaikutusten arviointiin Kouvolan alueella.

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
13.3.2026

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



Numero
D/227/12.03.03.03/2026
KyM82

Koska usean kunnan alueelle sijoittuvan Itärata-hankeen YVA-menettelyn maisemavaikutusten arvioinnissa keskityttiin vain merkittäviksi katsottujen vaikutusten arviointiin sekä maiseman ja kulttuuriympäristön kannalta kriittisiin alueisiin ja kohteisiin, tulee Itäradan jatko-suunnittelun yhteydessä käsitellä Kouvolan alueen osalta tarkemmin ratalinjauksen tai -linjausvaihtoehtojen ja niiden ympäristön rakennusperinnön ja maiseman historiaa, nykytilaa sekä arvoja. Lisäksi ratakannan vaikutuksia maisemaan ja rakennusperintöön tulee jatko-suunnittelussa Kouvolan alueella havainnollistaa tarkemmin.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Itäradan suunnittelualue sijoittuu kolmen ratalinjauksen osalta Kouvolan kunnan alueelle. Näistä kokonaan Kouvolaan sijoittuu Teuroisten ja Korian välinen osuus (TK) ja osittain Porvoon itäosassa sijaitsevan Venjärven ja Korian välisen osuuden kaksi linjausvaihtoehtoa, jotka ovat Lapinjärven pohjoinen (LP) - ja eteläinen (LE) vaihtoehto.

Ratalinjauksien suunnittelualueella on suoritettu syksyllä 2024 Kyminlaakson museon aiemmassa ympäristövaikutusten arviointiohjelman lausunnossaan (KyM432/2024) edellyttämä arkeologinen inventointi *Itärata: Linjausvaihtoehtojen arkeologinen inventointi 2024. Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä, Orimattila ja Kouvola (Vesa Laulumaa, Museoviraston arkeologiset kenttäpalvelut)*, jonka yhteydessä inventoitiin Itäradan

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
13.3.2026



Numero
D/227/12.03.03.03/2026
KyM82

rataosuus Teuroisten ja Korian välillä sekä Venjärven ja Korian väliseltä osuudelta Lapinjärven pohjoinen- ja eteläinen vaihtoehto.

Ratalinjan suunnittelualueelta tunnettiin ennestään kaksi muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama kiinteää muinaisjäännöstä, jotka ovat kivitien asuinpaikka **Myllymäki** (rekisteritunnus 44010003) ja ajoittamaton kiviröykkiö **Enkelivuori** (rekisteritunnus 1000003635). Linjausvaihtoehtojen inventoinnin yhteydessä löydettiin seitsemän uutta kiinteää muinaisjäännöstä. Nämä ovat tervahauta **Palokoivikko** (rekisteritunnus 1000056025), tervahauta **Sorsalammi** (rekisteritunnus 1000056043), tervahauta **Myllyaho** (rekisteritunnus 1000056024), hiilimiilu **Hiekkarinne** (rekisteritunnus 1000056021), rajamerkki **Kolmio** (rekisteritunnus 1000056022), tervahauta **Ahtiala** (rekisteritunnus 1000056020) ja hiilimiilu **Soiniitty** (rekisteritunnus 1000056041). Tämän lisäksi inventoinnin yhteydessä löydettiin yksi muu kulttuuriperintökohde, rajamerkki **Rantatöyry** (rekisteritunnus 1000056040). Suunnittelualueelta tunnetaan lisäksi yksi luonnonmuodostuma **Pelkhuo** (1000007871) sekä yksi muu kohde **Korian raviradan ratavartijan tontti** (rekisteritunnus 1000043303).

Kymenlaakson museo katsoo, että suunnittelualueelle tehdyt arkeologiset selvitykset ovat riittävät arkeologiseen kulttuuriperintöön kohdistuvien vaikutusten arvioimiseen YVA-menettelyssä.

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
13.3.2026



Numero
D/227/12.03.03.03/2026
KyM82

YVA-selostuksessa vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön käsitellään luvussa *17 Maisema ja kulttuuriympäristö*. Alaluvussa *17.3.3 Arkeologinen kulttuuriperintö* on huomioitu alueella suoritettut arkeologiset inventoinnit, niiden yhteydessä löydetty muinaisjäännökset sekä hankealueelta ennestään tunnetut muinaisjäännökset asianmukaisesti.

Selostuksen *Taulukko 133*:n mukaan suunnitellulle rataväylälle olisivat jäämässä kohteet *Palokoivikko* (rekisteritunnus 1000056025) ja *Hiekkarinne* (rekisteritunnus 1000056021). Tämän lisäksi ratalinjan välittömään läheisyyteen (alle 100 m) olisivat jäämässä kohteet *Ahtiala* (rekisteritunnus 1000056020) ja *Sorsalammi* (rekisteritunnus 1000056043).

Ratalinjaus tulee toteutuessaan välillä Teuroinen-Koria (TK) tuhoamaan muinaisjäännöskohteen *Hiekkarinne*, jota museo pitää valitettavana. Koska ratalinjauksesta Teuroinen-Koria (TK) haarautuva Lapinjärven pohjoinen linjavaihtoehto (LP) johtaa toteutuessaan suunnittelualueella sijaitsevan arkeologisen kohteen *Palokoivikko* tuhoutumiseen ja saattaa vaikuttaa kohteen *Sorsalammi* säilymiseen, pitää museo linjausvaihtoehtoa Lapinjärven eteläinen linjavaihtoehto (LE) arkeologisen kulttuuriperinnön säilymisen kannalta parempana. Linjausvaihtoehto LE saattaa vaikuttaa vain kohteen *Ahtiala* säilymiseen. Vertailuvaihtoehto 0+ jossa Itärataa ei toteutettaisi, olisi positiivisin alueen arkeologisen kulttuuriperinnön säilymisen kannalta.

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
13.3.2026

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



Numero
D/227/12.03.03.03/2026
KyM82

Koska ratalinjaus välillä Teuroinen-Koria (TK) ja mahdollisesti toteutuessaan Lapinjärven pohjoinen linjavaihtoehto (LP) edellyttävät kiinteään muinaisjäännökseen kajoamista, tulee Itärata-hankkeen jatko-suunnittelussa varautua hakemaan muinaismuistolain (295/1963) nojalla myönnettävää kajoamislupaa Museovirastolta. Luvan myöntämistä käsitellään yleisen työhankkeen kyseessä ollessa muinaismuistolain 13 §:n mukaisessa menettelyssä. Mainitun pykälän mukaan tulee hankkeen toteuttajan järjestää Museoviraston kanssa neuvottelu, jossa käsitellään muinaisjäännöskohteen kajoamisen ehtoja.

Kymenlaakson museolla ei ole muita huomioita YVA-selostuksesta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman tai arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
13.3.2026

Numero
D/227/12.03.03.03/2026
KyM82



KYMENLAAKSON MUSEO

Terhi Pietiläinen
Museotoimenjohtaja

Olli Puikkonen
Arkeologi
0401208785

Viivi Alajuuma
Rakennustutkija
040 643 1100

Tiedoksi:

Museovirasto

Lupa- ja valvontavirasto

Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus

Kymenlaakson liitto

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This document contains 10 pages before this page

Tämä asiakirja sisältää 10 sivua ennen tätä sivua

Detta dokument innehåller 10 sidor före denna sida

Dokumentet inneholder 10 sider før denne siden

Dette dokument indeholder 10 sider før denne side

Viivi Alajuuma - viivi.alajuuma@kotka.fi - 82.215.206.23

Company - Yritys - Företag - Selskap - Virksomhed: Kymenlaakson museo

6adeb620-204e-4b6c-8d9a-59852fb1a706 - 2026-03-13 12:22:32 UTC +02:00

Authority to sign - Asemavaltuutus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

Olli Puikkonen - olli.puikkonen@kotka.fi - 83.245.229.145

Company - Yritys - Företag - Selskap - Virksomhed: Kymenlaakson museo

df6601ee-4215-46c5-9fb8-bca3117d0b53 - 2026-03-13 12:30:18 UTC +02:00

Authority to sign - Asemavaltuutus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

Terhi Pietiläinen - terhi.pietilainen@kotka.fi - 82.215.206.23

Company - Yritys - Företag - Selskap - Virksomhed: Kymenlaakson museo

630e7507-b76d-4412-80c0-6f4f08070757 - 2026-03-13 13:12:55 UTC +02:00

Authority to sign - Asemavaltuutus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

authority to sign

asemavaltuutus

ställningsfullmakt

autoritet til å signere

myndighed til at underskrive

representative

nimenkirjoitusoikeus

firmateckningsrätt

representant

repræsentant

custodial

huoltaja/edunvalvoja

förvaltare

foresatte/verge

frihedsberøvende

Kaupunginhallitus

Ote pöytäkirjasta 09.03.2026

Kaupunginhallitus

Ote pöytäkirjasta 09.03.2026

Otteen oikeaksi todistaa Lahden kaupungin konsernihallinnossa 10.3.2026

Terhi Takala

valmistelusihteri

Otteen saaja / asianosainen:

Lupa- ja valvontavirasto kirjaamo@lvv.fi

Viite: LVV-U/20947/2026

Tiedoksianto:

10.3.2026 sähköposti

Pöytäkirjan nähtäväksi asettaminen:

17.3.2026

Kaupunginhallitus

Ote pöytäkirjasta 09.03.2026

Kaupunginhallitus

Pöytäkirja

Aika 09.03.2026 16:00 - 16:20

Paikka Kaupungintalo, kaupunginhallituksen sali

	Nimi	Tehtävä	Lisätieto
Osallistujat	Komu Pekka	puheenjohtaja	
	Bruneau Milla	I varapuheenjohtaja	
	Markkanen Marju	II varapuheenjohtaja	
	Putula Toni	III varapuheenjohtaja	poissa esteellisenä klo 16.10-16.13/65§
	Uosukainen Kimi	jäsen	
	Lindqvist Marko	jäsen	
	Aaltonen Kalle	jäsen	
	Lientola Elisa	jäsen	
	Kastehelmi Minerva	jäsen	
	Seesvaara Eero	jäsen	
	McCarron Francis	kaupunginvaltuuston pj.	
	Pakkanen Lasse	kaupunginvaltuuston II vpj.	
	Kyynäräinen Niko	kaupunginjohtaja, esittelijä	

	Nimi	Tehtävä	Lisätieto
Poissa	Laakso Jetta	jäsen	

Kaupunginhallitus

Ote pöytäkirjasta 09.03.2026

Kari Mika	kaupunginvaltuuston I vpj.
Nieminen Mira	kaupunginvaltuuston III vpj.
Alho Olli	kaupunkikehitysjohtaja
Laavi Elina	elinvoimajohtaja
Mäkelä Mikko	sivistysjohtaja
Keitaanranta Mira	henkilöstöjohtaja, konsernihallinnon johtaja
Mörsky Tiina	talousjohtaja

Kaupunginhallituksen puolesta

Pekka Komu

Anniina Kovero

Pöytäkirja on tarkastettu ja hyväksytty.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Milla Bruneau

Marju Markkanen

Pöytäkirja on ollut nähtävillä Lahden kaupungin yleisessä tietoverkossa osoitteessa

<http://www.lahti.fi> 17.03.2026

Anniina Kovero

hallintojohtaja

Kaupunginhallitus

Ote pöytäkirjasta 09.03.2026

§ 56

Laillisuus ja päätösvaltaisuus

Puheenjohtaja totesi kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

§ 57

Pöytäkirjan tarkastajat

Puheenjohtajan ehdotuksesta tämän pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin I vpj. Milla Bruneau ja II vpj. Marju Markkanen.

Kaupunginhallitus

Ote pöytäkirjasta 09.03.2026

Lahden kaupunki, Kaupunginhallitus, 09.03.2026

§ 68

Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

5082/00.05.00.00/2024

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

liikenneinsinööri Jatta Lahtinen, p. 044 483 1503

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Samalla kaupunginhallitus tarkasti pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Esittelijä

kaupunginjohtaja Kyynäräinen Niko

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa perusteluosassa esitetyn lausunnon Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Samalla kaupunginhallitus tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Perusteluosa

Lahden kaupunki antaa lausunnon Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, koska hanke toteutuessaan tulisi vaikuttamaan kielteisesti Lahden liikenteelliseen asemaan, saavutettavuuteen sekä alueelliseen kilpailukykyyn. Arviointiselostus materiaaleineen on luettavissa Ympäristöhallinnon

verkkopalvelussa: [Itärata, Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi, Kouvola](#).

Lahden kaupunki on jättänyt lausunnon Itärata-hankkeen arviointiohjelmasta vuonna 2024. Lausunnossa tuotiin esille, että Itärata-hankkeen vertailuvaihtoehdossa o+ tulisi kuvata vastaavat nykytilanteen lähtötiedot kuin tarkasteltavista Itäradan linjausvaihtoehdoista. Nykyisen radan parantamistoimenpiteiden lisäksi olisi pitänyt ottaa huomioon tehdyt selvitykset ja suunnitelmat, kuten Väyläviraston sekä Uudenmaan ja Päijät-Hämeen liittojen laatima kahta lisäraidetta koskeva Kerava-Lahti-Kouvola aluevaraus selvitys. Esitettyjä näkökulmia ei ole kuitenkaan huomioitu lausuttavana olevassa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa.

Lahti painottaa edelleen tarvetta arvioida, miten nykyistä rataa parantamalla voitaisiin saada vastaavat hyödyt kuin Itäradalla. Väyläviraston julkaisussa 15/2020 todetaan, että Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisessä nykyisen radan parantaminen on H/K-suhteeltaan paras vaihtoehto. Lisäksi Itäradalle vaihtoehtoinen Lahti–Heinola–Mikkeli-rata on H/K-suhteeltaan parempi kuin Itärata-hankkeessa suunniteltu Porvoo–Kouvola-yhteys. Esitetyt huomiot on syytä huomioida Itäradan suunnittelussa, jotta hankkeen vaikutukset on mahdollista arvioida tasapuolisesti.

Arviointiselostuksessa on tuotu esille, että vertailuvaihtoehdon o+ toteutuessa, Lahden aluerakenteellinen asema säilyisi ennallaan. Vertailuvaihtoehdon o+ oletuksena on kuitenkin ollut Lentoradan toteutuminen, joka lyhentäisi Lahden ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisen matka-ajan kaukoliikenteellä alle 40 minuuttiin nykyisestä 55–66 minuutista. Nykyinen vaihdollinen yhteys muuttuisi kaukoliikenteellä vaihdottomaksi, ja matka-aika lentoasemalle lyhentyisi kolmanneksella. Matka-ajan lyhentymisellä on merkittävät aluerakenteelliset vaikutukset Lahden alueelle, jotka on syytä tunnistaa.

Kaupunginhallitus

Ote pöytäkirjasta 09.03.2026

Itäradan toteutuessa Lahden henkilöraide liikenne perustuisi jatkossa ainoastaan hitaisiin lähijuniin. Nopean junayhteyden poistuminen heikentäisi Lahden seudun ja koko Päijät-Hämeen elinvoimaa, liikkumismahdollisuuksia sekä saavutettavuutta. Lahti on osa Helsingin työssäkäyntialuetta, johon raideliikenteen palvelutason lasku myös vaikuttaisi, kuten esimerkiksi Uudenmaan liitto on todennut YVA-ohjelmasta antamassa lausunnossaan. Arviointiselostuksessa ei ole lainkaan arvioitu sitä, että nopeiden junayhteyksien poistuminen Lahden ja Helsingin seudun väliltä todennäköisesti lisäisi merkittävästi henkilöautoliikenteen määrää ja lisäisi tieliikenteen päästöjä.

Vaikka Itärata-hankeyhtiön tehtävänä on suunnitella uutta nopeaa ratayhteyttä Lentorata–Porvoo–Kouvola välille, uudella ratayhteydellä on merkittäviä kielteisiä vaikutuksia Lahden seudulle. Tämän takia Lahti edellyttää laajempaa vaikutusten arviointia Kerava–Lahti–Kouvola rataosuuden ympäristössä.

Euroopan laajuisessa liikenneverkossa (TEN-T) Kerava–Lahti–Kouvola raideyhteys on osa Euroopan laajuisesta liikenteen ydinverkkoa sekä tavaraliikenteen että henkilöliikenteen osalta. Lisäksi Lahti on yksi liikenneverkon kaupunkisolmukohtista yhdessä Helsingin, Turun, Tampereen, Oulun, Kuopion ja Jyväskylän kanssa. Kaikki TEN-T-verkon mukaiset kaupunkisolmukohtat ovat myös MAL-kaupunkiseutuja. Itärata heikentäisi merkittävästi Lahden saavutettavuutta TEN-T-liikenneverkon kaupunkisolmukohtana sekä MAL-kaupunkiseutuna.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Ote: Lupa- ja valvontavirasto 13.3.2026 mennessä osoitteeseen kirjaamo@lvv.fi.

Viite: LVV-U/20947/2026.

Kaupunginhallitus

Ote pöytäkirjasta 09.03.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykäläiä: § 56, § 57, § 68

Lahden kaupunki

MUUTOKSENHAKUKIELTO

oikaisuvaatimus/kunnallisvalitus

Koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, kuntalain 136 §:n nojalla tästä päätöksestä ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

Lahden kaupunki
Harjukatu 31, PL 202
15101 Lahti
03 814 2355
kirjaamo@lahti.fi
www.lahti.fi
0149669-3

Asiakirjan ovat allekirjoittaneet

Nimi	Tunnistautuminen	Aika
Liisa Koskelainen	Suomi.fi	11.03.2026 13:22:10 UTC+02:00



Tämä dokumentti on sähköisesti allekirjoitettu

Sisällys: - Kansilehti (1 sivu)
- Alkuperäinen dokumentti (2 sivua)

Kansilehden sivu 1/1

Lupa- ja valvontavirasto

Viite: Lausuntopyyntö 13.1.2026

Asia: Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Itärata-hanke

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulassa/Vantaalla ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Itäradan kokonaispituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

Hankkeen pohjoisosat sivuavat Päijät-Hämeen maakuntaa.

Lahten museot / Päijät-Hämeen alueellinen vastuumuseo lausuu ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aineistosta pyydettyä lausuntoaan seuraavaa.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Museolla ei ole asiakohdan hankkeesta huomautettavaa arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Rakennettu kulttuuriperintö ja maisema

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa esitetyt versiot eivät vaaranna Päijät-Hämeen maakunnan alueelle sijaitsevia rakennetun kulttuuriympäristön kohteita ja -alueita tai arvokkaita maisema-alueita. Museolla ei ole huomautettavaa rakennetun kulttuuriperinnön ja maiseman osalta.

Lahten museot / Päijät-Hämeen alueellinen vastuumuseo

tutkimuspäällikkö

Liisa Koskelainen

arkeologi

Kimmo Kyllönen

LAHDEN MUSEOT

Lahti City Museums

Lausunto

D/373/12.03.02.03/2026

11.3.2026

Alueellinen vastuumuseo

rakennustutkija

Sanni Hujanen

Tiedoksi: Museovirasto, Lupa- ja valvontavirasto.

2.3.2026

Kunnanhallitus

Kokousaika: 2.3.2026 klo 18:00 - 19:00

Kokouspaikka: Kunnanhallituksen kokoushuone, Lapinjärventie 25

Jäsenet

- Benny Engård, puheenjohtaja
- Tuija Aalto, I varapuheenjohtaja
- Minna Alatalo, II varapuheenjohtaja
- Kari Hirvonen, jäsen
- Jan-Erik Lill-Smeds, jäsen
- Jonna Nygård, jäsen
- Matti Pelander, jäsen
- Mika Sistola, jäsen
- Gun-Vivian Wallén, jäsen

Muut osallistujat

- Päivi Lempiö, kunnanvaltuuston puheenjohtaja
- Göran Wallén, kunnanvaltuuston I varapuheenjohtaja
- Kaj Ikäheimo, kunnanvaltuuston II varapuheenjohtaja
- Jarkko Sorvanto, kunnanjohtaja, esittelijä
- Susanne Sjöblom, hallintojohtaja, pöytäkirjanpitäjä

Käsitellyt asiat

§ 22-34

Pöytäkirjan varmennus

Benny Engård
Puheenjohtaja

Susanne Sjöblom
Pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirjan tarkastus

Lapinjärvellä, 6.3.2026

Gun-Vivian Wallén

Minna Alatalo

Pöytäkirja yleisesti nähtävillä

Lapinjärvellä, 9.3.2026

2.3.2026

Kunnanhallitus

§ 29 Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Julkinen

Valmistelija Kunnanjohtaja Jarkko Sorvanto
etunimi.sukunimi@lapinjarvi.fi puh. 044 720 8655**Esittelijä**
Kunnanjohtaja Jarkko Sorvanto
etunimi.sukunimi@lapinjarvi.fi puh. 044 720 8655**Itärata Oy:n Itärata-hanke**

Lupa- ja valvontavirasto ilmoittaa Itärata Oy:n ympäristövaikutusten arviointiselostuksen vireilläolosta (Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä; YVA-laki 252/2017).

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulassa/Vantaalla ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti-Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan kokonaispituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Hankkeen vaihtoehdot YVA-menettelyssä

YVA-menettelyssä arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri tarkasteluväleillä on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtoja ja tarkasteluvälejä on tarkennettu ja osittain suunniteltu uudelleen sen jälkeen, kun YVA-ohjelma oli nähtävillä vuonna 2024. Nyt nähtävillä olevassa YVA-selostuksessa tarkasteluvälit ja hankkeen vaihtoehdot ovat:

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)

2.3.2026

Kunnanhallitus

- Nikkilän eteläpuolinen vaihtoehto (NE)

Porvoon Backaksen ja Björkdalin välillä on tarkasteltu kolmea vaihtoehtoista linjausta sekä näihin liittyviä ala- ja täydennysvaihtoehtoja:

- Kuninkaanportin vaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle.
- Lisäksi tarkastellaan täydennysvaihtoehtoa K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman lähialueelle toteutettaisiin lähiliikenteen asema
- Puistokadun vaihtoehto P, joka mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän alapuolelle
- Porvoon keskustan vaihtoehto VP3, joka mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Porvoon keskustaan
- Vaihtoehdon VP3 alavaihtoehto VP2, joka kulkee tarkasteluvälin alusta Loviisan puolelle saakka tunnelissa. Alavaihtoehto mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Porvoon keskustaan. Alavaihtoehdolta ei kuitenkaan ole mahdollista liittyä seuraavan tarkasteluvälin Myrskylän vaihtoehtoon.

Porvoon itäosassa sijaitsevan Björkdalin ja Kouvolan Teuroisten välillä on tarkasteltu kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Myrskylän vaihtoehto (M)
- Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP)
- Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE)

Kouvolan Teuroisten ja Korian välillä on tarkasteltu yhtä linjausta (TK).

Vertailuvaihtoehto 0+: Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan lisäksi vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata (digitaalisen junien kulunvalvonnan uudistus) on toteutunut.

Osuudet ja niille sijoittuvat linjausvaihtoehdot on esitetty tarkemmin ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa.

Arviointiselostuksen ja kuulutuksen nähtävillä pito

Arviointiselostus, sen liitteet ja niitä koskeva kuulutus ovat nähtävillä 13.1.-13.3.2026.

Arviointiselostuksesta voi esittää mielipiteitä ja antaa lausuntoja kirjallisesti toimittamalla ne Lupa- ja valvontavirastoon viimeistään 13.3.2026.

Lupa- ja valvontaviraston arviointiselostuksesta antama perusteltu päätelmä sekä arviointiselostuksesta annetut lausunnot julkaistaan kahden kuukauden kuluessa

2.3.2026

Kunnanhallitus

nähtävilläolon päättymisestä internetissä osoitteessa ymparisto.fi/itarata-yva.

Arviointiselostus ja sen liitteet löytyvät internetistä osoitteesta www.ymparisto.fi/itarata-yva.

Kunnanjohtajan ehdotus

Kunnanhallitus antaa Lupa- ja valvontavirastolle Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta seuraavan lausunnon:

Itärata-hanke on toteutuessaan vaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan merkittävä hanke. Ratahankeella on mittavia taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristöllisiä vaikutuksia laajalla alueella. Tämän vuoksi hankkeen suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa on oltava erityisen huolellisia ja vaikutusten arvioinnit on toteutettava erittäin kattavasti ja laajasti eri tahoja ja osallisia osallistaen. Jatkuva hankkeesta tiedottaminen ja vuoropuhelu hankkeen vaikutuspiirissä olevien tahojen kanssa on tärkeää. Tiedottaminen ja vuoropuhelu on tehtävä sekä suomen että ruotsin kielellä.

Lausunnolla oleva Itärata-hanketta koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus on kattava ja laadittu pääosin riittävällä laajuudella ja tarkkuudella. Yksittäisenä huomiona voidaan kuitenkin todeta, että arviointiselostuksessa esimerkiksi mainitaan virheellisesti, että Lapinjärven Ingermaninkylän, Kirkonkylän ja Vasarankylän osayleiskaava olisi hyväksytty 18.12.2022.

Lapinjärven kunnan alueella arvioitavia Itäradan linjausvaihtoehtoja on kolme: Myrskylän vaihtoehto (M), Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP) ja Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE). Lapinjärven osalta Itärata Oy on valinnut jatkosuunnitteluun, yleissuunnitelman laadintaan, etenevän ratalinjauksen siten, että se on Lapinjärven eteläinen linjaus (LE). Tätä perustellaan sillä, että vaihtoehdolla on vähiten haittavaikutuksia ihmisiin ja se aiheuttaa pienimmät haitat luonnolle. Lapinjärven molemmat vaihtoehdot ovat yhdyskuntarakenteen ja maankäytön sekä pinta- ja pohjavesivaikutusten osalta parempia kuin Myrskylän vaihtoehto. Valittu vaihtoehto mahdollistaa tulevaisuudessa useampia asemapaikkoja (Koskenkylä, Lapinjärvi, Elimäki), tukee itäisen rantaradan linjausta ja mahdollistaa Lahti-Loviisa-radan hyödyntämisen helpoimmin.

Arviointiselostuksen mukaan jatkosuunnitteluun valittu ratalinjausvaihtoehto LE kulkee lähes koko tarkasteluvälin maan pinnalla lukuun ottamatta valtatie 6 alittavaa reilun 300 metrin pituista tunneliosuutta Loviisassa. Ratalinjausvaihtoehto kulkee Loviisan Haddasbackenissa aivan valtatie 6 tuntumassa ja risteää tarkasteluvälillä kahdesti valtatie 6 kanssa. Lisäksi ratalinjausvaihtoehto risteää Lahti-Loviisa-radan kanssa. Ratalinjausvaihtoehto kulkee pääosin alueella, jossa vuorottelevat kyläasutus ja harva maaseutuasutus. Ratalinjausvaihtoehto sivuaa Porvoon Ilolan väljästi rakennettua

2.3.2026

Kunnanhallitus

taajama-aluetta sen pohjoispuolelta sekä ohittaa Loviisan Liljendalin taajama-alueen valtatie 6 itäpuolelta taajama-asutuksen keskittyessä valtatie 6 länsipuolelle. Valtatie itäpuolelle sijoittuu Liljendalin taajama-alueen väljästi rakennettua reuna-aluetta. Ratalinjavaihtoehto halkoo Loviisan Österbyn kyläaluetta, minkä lisäksi se kulkee Loviisan Nedre Rikebyn, Garpomin ja Ingermaninkylän kyläalueiden tuntumassa. Ratalinjavaihtoehto sivuaa lisäksi pienempiä asutustihentymiä Loviisan Erlandsbölessä sekä Lapinjärven Jordasändanissa. Ratalinjavaihtoehdon ympäristö on taajama- ja kyläalueiden ulkopuolella pääasiassa maa- ja metsätalouskäytössä. Ratalinjavaihtoehto kulkee Loviisan Österbyn kohdalla Pernajanlahden ja Koskenkylänjoen kulttuurimaisema-alueella, joka on luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Ratalinjavaihtoehdon maanpäällisen osuuden kohdalla tai läheisyydessä on noin 75 asuinrakennusta ja 20 lomarakennusta.

Paikallisella tasolla radan rakentamisesta aiheutuvat vaikutukset maankäyttöön, luontoon ja ympäristöön sekä alueen asukkaisiin ovat pääasiassa kielteisiä ja paikoin myös merkittäviä. Maan päällä kulkeva ratalinja pirstoo asutustihentymiä ja maa- ja metsätalousalueita, luo estevaikutusta ja pidentää paikallisia kulkuyhteyksiä sekä aiheuttaa omaisuuteen kohdistuvia menetyksiä. Kaiken kaikkiaan radan toteuttaminen aiheuttaa Lapinjärven alueelle pitkälti haittavaikutuksia Itäradan mahdollisten hyötyjen kohdistuessa muualle. Radan mahdollisessa jatkosuunnittelussa on erityisesti kiinnitettävä huomiota siihen, ettei ratalinjauksen kohdalla sijaitse asuin- tai lomarakennuksia tai yritysten toimitiloja.

Päätös Hyväksyttiin yksimielisesti.

2.3.2026

Kunnanhallitus

Tiedoksianto asianosaisille

Tiedoksianto Sähköpostitse 9.3.2026

Vastaanottajat: Lupa- ja valvontavirasto

Pöytäkirja yleisesti nähtävillä

Lapinjärvellä, 9.3.2026



Lupa- ja valvontavirasto
Yliopistonkatu 38
33100 TAMPERE

Lausuntopyyntöne 13.1.2026/ LVV-U/20947/2026

YVA selostus, Itärata Oy, Itärata, Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi, Kouvola

Lupa- ja valvontavirasto pyytää Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen kalatalousviranomaiselta lausuntoa otsikon mukaisesta asiasta.

1. Johdanto

Kalatalousviranomainen toteaa, että Itäradan YVA-selostuksessa on täydennetty luontoselvityksiä ja kartoituksia useilla alueilla, ja pienvesi- sekä luontotyyppitietojen kokonaisuus on ohjelmavaiheeseen verrattuna laajempi. Selostusvaiheen aineisto osoittaa, että arvokkaita luontokohteita ja virtavesiä on tunnistettu ja niihin liittyviä karttatietoja päivitetty.

Ohjelmavaiheessa esittämämme kalataloudellisesti keskeiset näkökohdat eivät kuitenkaan kaikilta osin näy selostusvaiheen asiakirjoissa vaaditulla tasolla. Erityisesti vaelluskalojen esiintymisen ja poikastuotantoalueiden arviointi on puutteellista, sillä selostusvaiheen aineisto ei sisällä ajantasaisia sähkökoekalastustietoja eikä vesistökohtaisia tarkasteluja mahdollisista vaikutuksista. Näin ollen arviointiselostus ei tarjoa riittävää pohjaa ymmärtää hankkeen suoria tai välillisiä vaikutuksia taimenen ja muiden virtavesilajien elinympäristöihin.

Rakentamisen ajoittamisesta kutuajan ulkopuolelle ja kiintoainekuormituksen hallinnasta esitetään selostuksessa lähinnä yleisluontoisia toimintatapoja. Konkreettiset lieventämistoimet ja tekniset ratkaisut puuttuvat, mikä jättää epävarmuutta erityisesti niiden vesistöjen osalta, joissa mädin kehitys ja vastakuoriutuneiden poikasten elinolosuhteet ovat herkkiä lyhytkestoisillekin häiriöille.

Myöskään mahdollisten tilapäisten tai pysyvien vaellusesteiden muodostumista ei ole arvioitu rakenteellisella tasolla. Sillanrakennuksen vaikutuksia virtavesien hydrologiaan ja uoman morfologiaan ei ole tarkasteltu kalatalouden näkökulmasta. Samoin mahdollisten ennallistamistoimien tarvetta ei ole tunnistettu, vaikka ohjelmavaiheessa edellytimme niiden arviointia tilanteissa, joissa poikastuotantoalueet voivat heikentyä rakentamisen seurauksena.

Linjausvaihtoehtojen vaikutuksia kalastoon ja vaelluskalojen elinympäristöihin ei ole selostuksessa esitetty vesistökohtaisella tarkkuudella, minkä vuoksi vaihtoehtojen kalataloudellinen vertailu jää puutteelliseksi. Esitämme, että vaikutusarviointia täydennetään erityisesti niiden vesistöjen osalta, joissa on tunnistettu vaelluskalojen lisääntymis- tai poikastuotantoalueita ja joissa ratahankkeen rakenteet tai työnaikaiset järjestelyt voivat vaikuttaa uoman hydrologiaan tai veden laatuun.

2. YVA-selostuksen puutteet kalatalouden kannalta

2.1 Taimenen esiintyminen puroissa ja sivujoissa

Lisäliitteet (erityisesti Liite 5 Pienvesiselvitys) kuvaavat useita luonnontilaisia tai luonnontilaisen kaltaisia puroja, joissa kalannousu on mahdollista. Näitä ovat mm. Träskesbäcken (32A), 39C ja 53B, joiden rakenteessa esiintyy kivikkoa, koskikohtia ja luonnontilaista virtaamaa. YVA-selostus ei

kuitenkaan hyödynnä tätä aineistoa taimenen esiintymisen arvioinnissa eikä tunnista potentiaalisia kutu- ja poikastuotantoalueita.

2.2 Sähkökoekalastuksen puuttuminen

Liitteistä ei löydy yhtään uutta sähkökoekalastusta, vaikka useat uomat ovat luonnontilaisia ja kalannousulle soveltuvia. Selvittämättä jää, ovatko taimenen luontaiset kannat elpyneet esimerkiksi nousuesteiden poistojen myötä. Pienvesien yksityiskohtaiset kuvaukset osoittavat, että koekalastus olisi ollut välttämätöntä.

2.3 Vesistö rakenteet ja kuormituksen hallinta

Liitteet tuovat esiin useiden purojen herkän rakenteen: kapeita uomia, eroosioherkkiä savipohjia, tulvatasanteita ja lähteikköjä. YVA-selostuksessa esitetyt lieventämistoimet ovat yleisluontoisia eikä niissä esitetä NTU-raja-arvoja, työnaikaista ohitusuoman periaatteita tai sillan mitoitusvaatimuksia. Kun huomioidaan uomien fyysinen herkkyys, esitetty kuormituksen hallinta on selkeästi riittämätöntä.

2.4 Varautuminen ennallistamiseen

Liitteet sisältävät runsaasti tietoa uomien nykytilasta ja osoittavat useita kohteita, joissa virtavesirakenteet ovat heikentyneet mutta edelleen ennallistettavissa (esim. luonnontilaiset lähteikköalueet kuten 47B). YVA-selostus ei kuitenkaan arvioi kohdekohtaisia ennallistamistarpeita eikä esitä sitovia toimia.

2.5 Poikastuotantoalueet ja kunnostustarpeet

Pienvesiselvitys kuvaa tarkasti uomien rakenteen (kivisyys, soraikot, meanderisuus), jotka mahdollistavat poikastuotannon. Vaikka aineisto on kattava, YVA-selostus ei tunnista eikä analysoi näitä kohteita kalataloudellisina tuotantoalueina, edes niissä tapauksissa, joissa rakentaminen voi heikentää poikastuotantoa. Kunnostustarpeita ei myöskään arvioida ratavaihtoehtokohtaisesti.

2.6 Pohjavesivaikutteiset pienvedet

Liitteissä esiintyy pohjavesivaikutteisia lähteikköjä ja tihkupintoja, jotka ovat herkkiä pohjaveden pinnan muutoksille. Tunnelivaihtoehtojen vaikutuksia näihin kohteisiin ei ole mallinnettu YVA-selostuksessa, vaikka liitteet osoittavat hydrologisen herkkyyden.

2.7 Vaihtoehtojen kalataloudellinen vertailu

Kartoitukset osoittavat, että eri ratavaihtoehdot leikkaavat huomattavan määrän luonnontilaisia puroja, noroja ja lähteikköjä. Liitteiden perusteella olisi mahdollista rakentaa yksityiskohtainen ratavaihtoehtokohtainen riskimatriisi, mutta YVA-selostus ei tätä tee. Näin ollen ratavaihtoehtojen kalataloudellinen toteuttamiskelpoisuus jää arvioimatta.

3. Johtopäätökset

Lisäliitteet vahvistavat, että YVA-selostus ei hyödynnä käytettävissä olevaa pienvesi- ja luontotyyppiaineistoa kalatalousvaikutusten arvioinnissa. Kalataloudellisesti merkittävien purojen, lähteikköjen ja tulvatasanteiden suuri määrä edellyttää vaikutusten arviointia ratavaihtoehtokohtaisella tarkkuudella. Nykyisellään arviointi aliarvioi vaikutuksia ja on selvästi riittämätön.

4. Täydennysvaatimukset

Esitämme varsin yksityiskohtaisia täydennysvaatimuksia, koska on ilmeistä, että vain pieni osa uomaylityksistä etenee luvitusprosessiin.

4.1. Poikasalueiden tunnistus ja sähkökoekalastus ennen jatkosuunnittelua

Risteävien vesistöjen osalta tulisi mallintaa ja sähkökoekalastaa ainakin taimenen lisääntymiseen soveltuvat kohteet, sekä ne luonnontilaiset tai lähes luonnontilaiset uomat, jotka soveltuvat kalannousulle, esimerkiksi Koskenkylänjoen, Myrskylänjoen ja Ilolanjoen sivu-uomat (kuten Vadbäcken) ja muut vastaavat purot: vähintään 2–3 koealaa/uoma (YOY, biomassa, lämpötila, uoman rakenne). Seuranta ennen–jälkeen (rakentaminen + käyttö 1., 3. ja 5. vuosi).

4.2. Pohjavesimalli tunnelivaihtoehdoille

Monet vaelluskalalajit eivät kestä voimakasta veden lämpenemistä, minkä vuoksi niiden esiintyminen painottuu vesistöihin, jotka pysyvät kesäisin riittävän viileinä. Erityisesti pohjavesivaikutteiset purot ja norot tarjoavat vaelluskaloille otolliset olosuhteet, sillä niiden veden lämpötila pysyy tasaisen matalana ja virtaama jatkuu usein myös kuivina jaksoina. Jotta hankealueen pienvesien mahdollinen pohjavesivaikutus säilyisi, tulee maastokartoituksissa ja jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota lähteiden ja lähteikköjen luonnontilaisuuden turvaamiseen sekä pohjaveden purkautumisedellytysten säilyttämiseen. Tästä syystä tulisi mallintaa pohjaveden pinnat, virtaussuunnat ja purkautumisalueet puroihin/ lähteikköihin. Lisäksi näille olisi määritettävä turva- ja toimenpiderajat.

4.3. Siltamitoitus ja työnaikaiset ohitukset

Vähimmäisvaatimukset: luonnonuoman leveys \times 1,2; HQ1/20 + varmuusvara; luonnonmukainen pohjamateriaali; ensisijaisesti avouomat, ei putkirumpuja. Lisäksi kaikille väliaikaisille suluille tulee rakentaa ohitusuomat. [Eloranta, A. J., & Eloranta, A. P. (2016). Rumpurakenteiden ympäristöongelmat, niiden ehkäisy ja korjaaminen. Keski-suomalainen pilottitutkimus, Keski-Suomen ELY-keskus, raportti, 198 s].

4.4. Kiintoainekuorman hallinta ja seuranta

Kiintoaineesta muodostuu suurin yksittäinen kalataloushaitta, koska se tukkii uoman huokoisen pohjan ja estää sekä uhanalaisen taimenen, että sen puroissa käyttämän ravinnon elämän uomassa. Kiintoaines on hankalaa, työlästä ja miltei mahdotonta poistaa uomasta, jonka lisäksi poistosta aiheutuu erittäin suuri häiriö herkälle vesiekosysteemille. Siksi toimenpiteissä tulisi ensisijaisesti keskittyä siihen, ettei kiintoainesta alun perinkään pääse uomaan. Sameusrajat (NTU) esimerkiksi: +30 % taustaan nähden (Max 1 h) ja +10 % (vrk-keskiarvo). Reaaliaikainen sameusseuranta ja hälytysrajat, ainakin arvokkaimmiksi tunnistetuissa kohteissa. Rakentamisen ajoitus kutuajan ja mädin/ pienpoikasvaiheen kehityskauden ulkopuolella (toimenpidealueella pääsääntöisesti syyskuusta kesäkuun alkuun).

4.5. Ennallistamis- ja kompensatiokokonaisuus

Sorastukset (8–64 mm), varjostuskaistat (kasvillisuus), lahopuun lisäys, rumpujen poistot ja uomien avaaminen, lähteikköjen suojavyöhykkeet (\geq 30 m), valuma-alueen toimet etenkin Koskenkylänjoen ja Myrskylänjoen, sekä Ilolanjoen alueella.

4.6. Vaihtoehtojen kalatalousvertailu, ns. VE-kohtainen kalatalousmatriisi

Tämänhetkisen, kalataloudellisesti puutteelliseksi todetun aineiston perusteella, suurimmat kalatalousriskit ovat seuraavilla vaihtoehdoilla: LE (lähteiköitä ja noroja rakenteiden alla), LP (useita virtavesiyllityksiä), K/K+ (maanpäällinen rata, laaja vaikutus pienvesiin). Pienimmät pintauomavaikutukset ovat mahdollisesti vaihtoehdoilla VP2, VP3, P (tunnelivaihtoehdot), mutta koska pohjavesiriskit ovat mallintamatta, voi tilanne muuttua.

18.03.2026

LOU/1021/2026

5. Loppulausuma

YVA-selostuksen nykyinen aineisto ei mahdollista kalatalousvaikutusten riittävän luotettavaa arviointia. Kokonaisuutena arvioiden YVA-selostus saattaa antaa riittäviä yleiskuvauksia hankkeen yleisistä ympäristövaikutuksista, mutta kalatalouden kannalta vaikutusten arviointi jää selvästi puutteelliseksi. Esitämme, että edellä esitetyt täydennysvaatimukset tulee toteuttaa ennen luvitusta ja jatkosuunnittelua. Vasta täydennykset mahdollistavat linjausvaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuuden arvioinnin vaelluskalojen suotuisan suojelutason turvaamiseksi.

Tämä asiakirja LOU/1021/2026 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument LOU/1021/2026 har godkänts elektroniskt

Hyväksyjä Vesikko Ilkka 19.03.2026 09:10

Loviisan kaupungin lausunto Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

KH 09.03.2026 § 65
55/11.00.02/2026

Valmistelija

Kaupunkisuunnittelupäällikkö Marko Luukkonen 0440 555 403,
ympäristöpäällikkö Heidi Lyytikäinen 0440 555 373

Lausuntopyyntö ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Lupa- ja valvontavirasto (LVV) on ilmoittanut kuulutuksella 13.01.2026 Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen nähtävillä olosta. YVA-selostuksesta voi esittää mielipiteitä ja antaa lausuntoja kirjallisesti toimittamalla ne Lupa- ja valvontavirastoon viimeistään 13.3.2026. Viitteeksi LVV-U/20947/2026.

Lausunnolla oleva materiaali löytyy osoitteesta:

<https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/itarata-vantaa-tuusula-kerava-sipoo-porvoo-loviisa-myrskyla-lapinjarvi-kouvola>

Loviisan kaupunki on vuonna 2024 lausunut hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA-ohjelma). Tuolloin YVA-menettely oli alkuvaiheessa, joten lausunto koski hankkeen tavoitteita, lähtökohtia, selvityksiä ja menetelmiä. Lausunnossaan kaupunki kiinnitti huomiota mm. siihen, että Lapinjärven mukaan nimettyjen vaihtoehtojen suunnittelussa tulee varautua paikallisliikennettä palvelevan seisakkeen mahdollistamiseen Koskenkylään. Huolena nostettiin esille myös Helsingin ja Loviisan välisen bussiliikenteen markkinaehtoiset toimintaedellytykset tilanteessa, jossa valtaosa Porvoon liikenteestä korvautuisi junayhteydellä. Myös asumiselle ja elinkeinoille aiheutuvia haitallisia vaikutuksia edellytettiin arvioitavaksi ja minimoitavaksi.

Nyt lausunnolla on ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA-selostus), jossa on kuvattu arvioitavat ratalinjausvaihtoehdot ja niiden ympäristövaikutukset sekä johtopäätökset. Nähtävillä olon jälkeen YVA-selostusvaiheen päätteeksi yhteysviranomaisen antaa arviointiselostuksesta perustelun päätelmän. Sillä tarkoitetaan yhteysviranomaisen tekemää perusteltua johtopäätöstä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Se tehdään arviointiselostuksen sisällön, siitä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen, sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta (YVA-lain 2 §). Perusteltuun päätelmään liittyy arvioinnin sisällön riittävyyden ja laadun todentaminen.

Hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen: Savon ja Karjalan ratoja pitkin Kuopioon, Joensuuhun ja Kainuuseen. Lisäksi tavoitteena on yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. (Muualle ei ole suunniteltu asemia, mutta ratasuunnittelussa selvitetään ja huomioidaan mm. lähijunaseisakkeiden toteuttamisedellytykset radanvarsitaajamien yhteyteen.)

Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä riippuen reittivaihtoehdosta. Rataa suunnitellaan eri vaihtoehdoissa yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata on tarkoitettu suunnitella siten, että se mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Tarkasteltavat radan linjausvaihtoehdot on muodostettu hankkeen tavoitteiden sekä aikaisempien suunnitelmien ja selvitysten perusteella. Arvioitavat vaihtoehdot pohjautuvat suurelta osin Itäradan pääsuuntaselvitykseen, joka valmistui tammikuussa 2024. YVA-selostusvaiheessa linjausvaihtoehtoihin ja tarkasteluväleihin on tehty useita muutoksia YVA-ohjelmaan nähden. Tarkasteluvälit Lentorata-Paippistentie ja Paippistentie-Backas on yhdistetty yhdeksi tarkasteluväliksi. Porvoon alueella linjausvaihtoehtoja tarkastellaan Backasista Björkdaliin asti, eli tarkasteluvälin raja on siirtynyt itäpäästään noin 5 kilometriä länteen YVA-ohjelmavaiheeseen nähden. Osuus Teuroinen-Koria on erotettu omaksi tarkasteluvälikseen, sillä osuudella on ainoastaan yksi tarkasteltava linjaus.

Arviointiselostuksessa on arvioitu hankkeen ja ratalinjausvaihtoehtojen keskeiset vaikutukset. Jokaisesta vaikutusteemasta on yksityiskohtainen kuvaus. Vaihtoehdot on lopuksi vertailtu vaikutusteemoittain ja ratavaihtoehdot on koottu koontitaulukkoon. Koontitaulukossa vaikutusten suuntaa on kuvattu värein sekä plussilla ja miinuksilla. Lopuksi arviointiselostuksen raportissa on esitetty johtopäätökset vertailun tuloksista sekä esitys jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta.

Liite

Loviisan kaupungin lausunto Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Esittelijä

Kaupunginjohtaja Tomas Björkroth

Ehdotus

Kaupunginhallitus lausuu Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta liitteen mukaisesti.

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

Käsittely

Arja Isotalo teki seuraavan sisältöiset muutosehdotukset liitteenä annettavaan lausuntoon:

- Radan jatkosuunnittelussa tulisi Vanhankylän–Koskenkylän–Liljendalin ja Rutumin välillä selvittää tunnelivaihtoehtoja. Koskenkylä–Vanhakylä osayleiskaavassa valtakunnallisesti arvokkaaksi luokiteltu Pernajanlahti ja Koskenkylän jokilaakso muodostavat tärkeän maisema- ja kulttuurihistoriallisen ympäristökokonaisuuden. Riistaonnettomuuksien välttämiseksi riistan kulkureitit tulee huomioida rataa suunniteltaessa ja mm. 6 tiellä tulisi toteuttaa riistasilta. Meluntorjuntaan tulee kiinnittää

erityistä huomiota, jotta saadaan ympäristöön leviävä melu vaimennettua.

- Lausunnon toinen sivu, kolmas kappale, tekstiin lisätään loppuun:

Myllyjärvi on tärkeä retkeilyalue ja lintujen pesimäalue. Vanhankylän järvi on luonnonsuojelullisesti merkittävä muuttolintujen levähdyspaikka keväisin.

Puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko ehdotetut muutokset yksimielisesti hyväksyä.

Kaupunginhallitus hyväksyi muutokset yksimielisesti.

Päätös

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän päätösehdotuksen kokouksessa tehdyillä muutoksilla.

Tämä pykälä tarkastettiin välittömästi.

Julkaisupäivämäärä

Vastaanottaja
Lupa- ja valvontavirasto

Lähetetty sähköpostitse 12.3.2026

Lähetetty kirjeitse pvm

LOVIISAN KAUPUNKI

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Kaupunginhallitus

§ 65

09.03.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 65

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

Loviisan kaupungin lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Loviisan kaupungin alueelle on rataosuudelle Venjärvi-Koria merkitty kaksi päävaihtoehtoa. Päävaihtoehtoista itäisempi eli Lapinjärvi eteläinen ja -pohjoinen sijoittuvat Koskenkylän taajaman pohjoispuolelle ja Liljendalin kirkonkylän itä- ja länsipuolelle. Läntinen linjaus eli Myrskylän vaihtoehto sivuaa lyhyellä matkalla Loviisan länsiosan maaseutualuetta. Myrskylän linjausvaihtoehto sijoittuu suurelta osin metsäiseen ympäristöön, mutta Lapinjärven vaihtoehdot sen sijaan pääosin asutulle maaseudulle sivuten myös kahta Loviisan taajamaa. Arviointiselostuksessa tarkasteluvälillä Björkdal-Teuroinen on jatkoselvitettäväksi vaihtoehdoksi esitetty Koskenkylän ja Liljendalin taajaman kautta Lapinjärven eteläpuolelta Teuroisiin linjattua vaihtoehtoa Lapinjärvi E. Loviisan kaupungin lausunnossa keskitytään tämän vaihtoehdon vaikutuksiin. Lausunto on pyritty jäsentämään lausuntopyynnössä annettujen asiakokonaisuuksien mukaisesti.

Hankkeen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset

Jatkosuunnitteluun valittu linjausvaihtoehto mahdollistaa maakuntakaavassa Koskenkylästä Loviisan kautta idän suuntaan linjatun ns. rantaradan jatkosuunnittelun ja rakentamisen. Se mahdollistaa myös paikallisliikennettä palvelevien seisakkeiden suunnittelun ja toteuttamisen Koskenkylän ja Lapinjärven alueelle. YVA:ssa ei ole arvioitu tai suunniteltu Koskenkylään paikallisliikenteen asemaa, mutta ratalinjaus on tarkoitus suunnitella siten, että paikallisliikenteen seisakkeen sijoittaminen olisi jatkossa mahdollista mm. Koskenkylään. Myös liityntä Lahti-Loviisa radalle olisi teknisesti mahdollista. Muissa Porvoon itäpuolen linjausvaihtoehtoissa vastaavia mahdollisuuksia ei ole. Mikäli Koskenkylän alueelle toteutettaisiin paikallisliikenteen seisake, olisi sillä positiivinen vaikutus koko seudun liikennejärjestelmään verrattuna tilanteeseen, jossa rata palvelisi vain Porvoon ja Helsingin välistä paikallisliikennettä. Koskenkylän rataseisakeoptio mahdollistaisi toteutuessaan bussi- ja henkilöauton syöttö- ja liityntäliikenteen 6- ja 7- teiltä idän ja pohjoisen suunnasta. Itärata aiheuttanee ongelmia Helsingin suunnan markkinaehtoiselle pitkänmatkan bussiliikenteelle. Liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta myös Porvoon asema tulisi sijoittaa ja suunnitella siten, että se palvelee mahdollisimman hyvin Itä-uudenmaan liikennejärjestelmää. Tällöin isossa roolissa ovat mm. liityntäpysäköintimahdollisuudet ja saavutettavuus päätieverkolta.

Ratalinjaus on länsiosiltaan suunniteltu suurelta osin tunneliin, jolloin välttyään monilta haitallisilta ympäristövaikutuksilta. Porvoon jälkeen rata on sen sijaan suunniteltu maanpinnalle. Ratalinjauksen alle tai sen välittömään vaikutuspiiriin jää Loviisassa useita asuinrakennuksia ja pihapiirejä. Paikoitellen rata pirstoo kyläasutusta sekä muuttaa ja heikentää paikallisia kulkuyhteyksiä. YVA-prosessin vuorovaikutuksen järjestämisessä on ollut puutteita. Yleisiä tiedotus- ja keskustelutilaisuuksia on ollut, mutta maanomistajien suora kuuleminen on ollut YVA-prosessin kuluessa vähäistä. Itäratayhtiön ja niiden tahojen, jotka vastaavat hankkeen jatkosuunnittelusta, tulisi ottaa maanomistajat ja asukkaat kiinteämmin mukaan suunnitteluun.

Suunniteltujen selitysten kohdentuminen todennäköisesti merkittäviin vaikutuksiin

Luonnonympäristöön ja siihen liittyviin vaikutuksiin tulee kiinnittää vielä lisää huomiota. Valtatien 6 liikennekäytävään sijoittuvana ratalinjauksella ei ole luonnonympäristöön vastaavaa haitallista vaikutusta kuin ns. Myrskylän vaihtoehdolla, mutta tässäkin vaihtoehdossakin rata lisää mm. eläinten liikkumiselle aiheutuvaa estevaikutusta 6-tien ja suunnitellun ratalinjauksen alueella. Valtatien 6 suunnittelun yhteydessä on ollut mm. Liljendalin alueelle tarkoitus rakentaa riistasilta, mutta siitä oli sittemmin 6-tien rakentamisen yhteydessä säästösyistä luovuttu. Riista-aitojen väliin kulkeutuvien eläinten takia vuonna 2025 oli Liljendalin ja Koskenkylän välisellä alueella lukuisia peurakolareita sekä yksi hirvikolari. Radan jatkosuunnittelussa tulisi Vanhankylän–Koskenkylän–Liljendalin ja Rutumin välillä selvittää tunnelivaihtoehtoja. Koskenkylä–Vanhakylä osayleiskaavassa valtakunnallisesti arvokkaaksi luokiteltu Pernajanlahti ja Koskenkylän jokilaakso muodostavat tärkeän maisema- ja kulttuurihistoriallisen ympäristökokonaisuuden. Riistaonnettomuuksien välttämiseksi riistan kulkureitit tulee huomioida rataa suunniteltaessa ja mm. 6 tiellä tulisi toteuttaa riistasilta. Meluntorjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta saadaan ympäristöön leviävä melu vaimennettua.

Hankkeen vaikutuksia virtavesilajistoon on selvitettävä tarkemmin. Loviisan länsiosassa lähellä Porvoon rajaa Porvoontien (valtatie 170) Pålbölentien risteyksen länsi- ja itäpuolella ojasto, joka varsinkin risteyksen itäpuolella mutkittelee luonnontilaisen kaltaisena. Tässä vesistössä esiintyy saukkoja. Koskenkylänjoessa esiintyy vuollejokisimpukkaa, joka on nk. direktiivilaji. Vuonna 2018 tehdyssä selvityksessä vuollejokisimpukkahavaintoja tehtiin Porvoontien ylittävän sillan molemmin puolin. Koskenkylänjoki on vaelluskalavesistö, ja lajistoon kuuluu muun muassa uhanalaiseksi luokiteltu taimen. Kalataloudellisia kunnostuksia ja istutuksia on tehty vuosikymmenien ajan. Liljendalin Ålhusbäcken on luonnontilainen tai luonnontilaisen kaltainen, ja alueen lintulajistoon kuuluu muun muassa uhanalainen koskikara.

Niinijärven osalta ei YVA-selostuksessa ollut mainintaa sen merkityksestä linnustolle. Niinijärven alue on yksi etelärannikon tärkeimmistä kurkien yöpymis- ja päivälepokosteikoista. Alue houkuttelee syksyisin myös kahlaajalintuja, kun säännöstellyn järven vedenlaskun yhteydessä paljastuu kahlaajille soveltuvia lietteisiä ravinnonhakualueita. Myllyjärvi on tärkeä retkeilyalue ja lintujen pesimäalue. Vanhankylän järvi on luonnonsuojelullisesti merkittävä muuttolintujen levähdyspaikka keväisin.

Koskenkylän pohjavesialueen ja vedenottamon merkitykseen ei ole kiinnitetty riittävää huomiota. Myös lyhytaikainen veden laadun tai saatavuuden heikkeneminen vaikuttaa yhdyskunnan vedenhankintaan Koskenkylän vedenottamon ollessa Koskenkylän ja Vanhankylän alueen ainoa käytettävissä oleva vedenottamo. Korvaavaa talousveden lähdeä ei tällä hetkellä ole käytössä.

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja niihin rinnastettavat päätökset

Koskenkylän kohdalla ratalinjaus sivuaa yleiskaavoitettua aluetta. Vuonna 2026 on määrä aloittaa Koskenkylän osayleiskaavan päivitystyö, jossa yhtenä tarkastelukohteena on ratalinjaan rajautuva maankäyttö ja paikallisjunaliikennettä koskeva seisakevaraus.

Rakentamisaikainen louhinta ja/tai murskaus edellyttää ympäristöön kohdistuvien häiriöiden kestosta riippuen joko ympäristölupaa tai meluilmoitusta. Kun vaikutukset kohdistuvat yhden kunnan alueelle lupaviranomaisena toimii kunnan ympäristölupaviranomainen. Jos radan rakentamiseen liittyvä maa-ainesten otto perustuu hyväksytyyn ratasuunnitelmaan erillistä maa-ainestenottolupaa ei tarvita.

Asia: Lausuntopyyntö YVA-selostuksesta, Itärata (LVV-U/20947/2026)

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo@lvv.fi

Lausunto

1 Johdanto

Itärata Oy suunnittelee yhdeksän kunnan alueella kulkevaa rataa Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan. Kyseessä on kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Radan kokonaispituus on enimmillään 118 km. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen.

2 Lausunto

Pyydettyä lausuntonaan Luonnonvarakeskus esittää seuraavan.

Lausunnoissaan Luke keskittyy Metsästyslaissa (28.6.1993/615) 5 § (13.7.2018/555) lueteltuihin riistalajeihin.

Selostuksessa tuodaan esille, että merkittävin epävarmuustekijä on lajitietojen puutteellisuus. Lisäksi tuodaan esille lajiston ajallinen vaihtelu epävarmuustekijänä. Selostuksessa kerrotaan myös, että varsinkin metsäaluekokonaisuuksien kohdentaminen aiheuttaa sen, että tieto laajoja yhtenäisiä metsäalueita käyttävien lajien osalta on puutteellista. Myös saukon osalta tuodaan esille, että lisääntymis- ja levähdyspaikoista jää epävarmuutta.

Luke näkee, kuten selostuksessakin tuodaan esille, että jatkosuunnittelun osalta Keravan ja Porvoon välisellä osuudella lajiston kannalta keskeisiä ovat vaihtoehdot, joissa elinympäristöt ja ekologiset yhteydet säilyvät.

Luke näkee, että lajiston osalta on mahdollista jatkosuunnittelussa vähentää merkittävästi epävarmuuksia lajiston esiintymisestä toteuttamalla tarkemmin ja laajemmalle alueelle lajistonselvityksiä. Tällöin voidaan myös tehokkaammin välttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti keskeisten kohteiden hävittämistä ja heikentämistä.

On hyvä, että hankkeessa suunnitellaan lieventämistoimia kuten kuivapolkujen turvaamiset radan ali saukolle ja rakentamisen aikarajoitteita laajaa eläinryhmää ajatellen. Mutta tärkeää on huomioida myös hankkeen pitkäaikaiset vaikutukset elinympäristöjen pirstoutumisen ja ekologisten käytävien kutistumisen osalta.

Yhteisvaikutusten osalta Luke tuo esille, että keskeistä olisi tarkastella kaiken ympäröivän infrastruktuurin ja tämän hankkeen luontoyhteisvaikutuksia, sillä erämaisemmat alueet radan ympäristössä ovat suppeita ja niiden ympärille sijoittuu runsaasti erilaista infrastruktuuria ja ihmishäiriötä. Selostuksessa todetaan, että tiedossa olevat tuulivoimahankkeet sijoittuvat yli kilometrin etäisyydelle ratalinjavaihtoehdoista ja niillä ei siten arvioida olevan yhteisvaikutuksia. Hankealueen ympäristössä elää kuitenkin lajeja, jotka liikkuvat merkittävästi isommillakin alueilla, jolloin elinympäristön muuttumiseen liittyvät vaikutukset voivat kohdistua laajemmallekin alueelle.

3 Lausunnon tiivistelmä

Luke näkee, kuten selostuksessakin tuodaan esille, että jatkosuunnittelun osalta Keravan ja Porvoon välisellä osuudella lajiston kannalta keskeisiä ovat vaihtoehdot, joissa elinympäristöt ja ekologiset yhteydet säilyvät. Luke näkee, että lajiston osalta on mahdollista jatkosuunnittelussa vähentää epävarmuuksia lajiston esiintymisestä toteuttamalla tarkemmin ja laajemmalle alueelle lajistonselvityksiä. Tällöin voidaan myös tehokkaammin välttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti keskeisten kohteiden hävittämistä ja heikentämistä. On hyvä, että hankkeessa suunnitellaan lieventämistoimia kuten kuivapolkujen turvaamiset radan ali saukolle ja rakentamisen aikarajoitteita laajaa eläinryhmää ajatellen. Mutta tärkeää on huomioida myös hankkeen pitkäaikaiset vaikutukset elinympäristöjen pirstoutumisen ja ekologisten käytävien kutistumisen osalta. Yhteisvaikutusten osalta Luke tuo esille, että keskeistä olisi tarkastella kaiken ympäröivän infrastruktuurin ja tämän hankkeen luontoyhteisvaikutuksia, sillä erämaisemmat alueet radan ympäristössä ovat suppeita ja niiden ympärille sijoittuu runsaasti erilaista infrastruktuuria ja ihmishäiriötä.

Sirpa Thessler

Johtaja

Hyväksytty Luken prosessinhallintajärjestelmässä 19.03.2026 klo 14:27:35.

Lausunnon valmistelija(t):
Saara Kattainen

Liitteet:

Tiedoksi:

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo@lvv.fi

Viite: Lausuntopyyntö 20.1.2026 (LVV-U/20947/2026)

Aihe

Lausunto (sisäinen) - Itärata -hankkeen YVA-selostus (Itärata Oy)

Kiitämme mahdollisuudesta jättää lausunto sekä ilmaista mielipiteemme kyseisessä asiassa.

Yleisesti toteamme, että lausuntomateriaalin esittämis- ja toteutustapa koettiin kohtuullisen raskaaksi. Aineiston luettavuutta pidettiin, jatkuvan siirtelytarpeen seurauksena, heikkona. Poikkeuksen teki aineiston lopussa olevat koontitaulukot, jotka selkeyttävät monin paikoin raskasta, monitahoista ja hankalasti hallittavaa kokonaisuutta.

Lupa- ja valvontaviraston sosiaali- ja terveysalan osaston, alkoholi ja ympäristöterveys - yksikön terveydensuojeluryhmä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Kyseessä on varsin laaja hanke, joka sisältää kohtuudella ennakoituja vaikutuksia.

1. Näkemyksenne hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista

- Olemme samaa mieltä aineistossa esitetyistä hankkeen todennäköisesti merkittävimmistä ympäristövaikutuksista. Negatiivisista etenkin rakentamisaikaiset vaikutukset (melu, värinä, pöly) sekä käytön aikaiset meluvaikutukset sekä vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen nousevat terveydensuojelullisina näkökulmina esiin.

2. Ympäristön nykytilan kuvauksen riittävyys ja suunniteltujen selvitysten kohdentuminen todennäköisesti merkittäviin vaikutuksiin

- Nykytilan kuvauksen riittävydestä emme pysty varmuudella lausumaan mitään paikallistuntemuksen puuttuessa. Tätä osaamista ja tietämystä olisi kunnan terveydensuojeluviranomaisilla.
- Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten osalta toteamme, että ne eivät ole sama kuin sosiaaliset vaikutukset (yksistään). Tämä on hieman puutteellisesti todettu aineistossa. Käsityksemme on, että ihmisiin kohdistuvat vaikutukset syntyvät terveysvaikutusten sekä sosiaalisten vaikutusten yhteisvaikutuksena (IVA=TVA+SVA)
- Aineistossa ei ole juurikaan käsitelty osallisuutta tai vaikuttamismahdollisuuksia. Täten esimerkiksi asukaskysely ja sen vaikuttavuus jää epäselväksi. Tämä voi tosin johtua osin siitä, jos kysely on toteutettu jo aiemmassa vaiheessa. Kyselyaineiston kommentointiin olisi hyvä varata myös mahdollisuuksia eri asiantuntijoille sekä viranomaisille (mikäli

näin ei ole toimittu). Lisäksi jäimme pohtimaan, onko näin laaja-alaisen hankkeen osalta varattu riittävästi vaikuttamismahdollisuuksia osallisille.

Vaikuttamismahdollisuuksiin liittyy myös pohdinta siitä, miten kokemuksellisuus tulee huomioitua vaikutusten arvioinnissa sekä mahdollisten haittojen ennalta ehkäisyssä. Haastavaksi tämän tekee se, ettei kaikkea terveyteen liittyviä seikkoja ja vaikutuksia voida absoluuttisesti mitata. Mutta niillä voi kuitenkin olla suoria tai epäsuoria vaikutuksia ihmisten terveyteen ja viihtyvyyteen. Tämän kuvaaminen oli varsin yleisluonteista.

Pidämme erittäin suositeltavana ja hyvänä menettelynä, että sosiaalisten vaikutusten arviointiin on osoitettu erityisosaamista (sosiologi). Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin voidaan katsoa olevan erityistä osaamista sekä laaja-alaista ymmärrystä vaativa arvioinnin osa-alue.

Melu- ja värinämittauksiin/mallinnuksiin emme pysty ottamaan kantaa tällä perehtymisellä. Toisaalta tämä on ensisijaisesti kunnan terveydensuojeluviranomaisten toimivaltaan kuuluva asia paikallistuntemukseen liittyvien näkökulmien kautta.

3. Suunniteltujen selvitysten yhteensovittamisen mahdollisuudet muihin menettelyihin

- Terveydensuojelulla ei ole tähän hankkeeseen liittyen suoraa lupa- eikä valvontaviranomaisen roolia. Terveydensuojelulain tarkoituksena ja tavoitteena on haittojen ennaltaehkäisy elinympäristössämme. Tämän vuoksi toimivaltaisille kunnan terveydensuojeluviranomaisille tulisi tarjota mahdollisuus osallistua ja vaikuttaa hankkeisiin niiden eri vaiheissa. Lisäksi tulisi turvata mahdollisuudet yhteistyöhön eri viranomaisten lupaprosesseissa.

4. hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja niihin rinnastettavat päätökset

- Kts. edellinen vastaus

Muita huomioita

Kunnan terveydensuojeluviranomaisten vaikuttamismahdollisuudet

Kunnan terveydensuojeluviranomaisten tulisi toimivaltaisina ja paikallistuntemuksen omaavina viranomaisina olla aktiivisena osapuolena tämänkaltaisissa hankkeissa. Lupa- ja valvontaviraston terveydensuojeluryhmän näkemyksen mukaan kyseessä on niin laaja ja monitahoinen hanke, että terveydensuojeluviranomaisten elinympäristön terveyttä koskevat ja läpileikkaavat näkökulmat tulisi huomioida aiempaa paremmin. He voivat valmistelun eri vaiheissa tuoda hankkeeseen toimivaltaansa sekä osaamiseensa liittyviä näkökulmia, joilla voidaan ennalta ehkäistä osaltaan mahdollisia haittatekijöitä, mutta toisaalta myös mahdollisia valituksia sekä prosessia muuten hidastavia tekijöitä.

Terveydensuojelulain (763/1994) tarkoituksena on väestön ja yksilön terveyden ylläpitäminen ja edistäminen sekä ennalta ehkäistä, vähentää ja poistaa sellaisia

elinympäristössä esiintyviä tekijöitä, jotka voivat aiheuttaa terveystaitta. Lain yleisen periaatteen mukaan elinympäristöön vaikuttava toiminta tulee suunnitella ja järjestetään siten, että väestön ja yksilön terveyttä ylläpidetään ja edistetään. Tämän edellytyksenä on, että toiminnanharjoittaja tunnistaa toimintansa terveystaitta aiheuttavat riskit ja seuraa niihin vaikuttavia tekijöitä.

Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarjan julkaisussa 2024:37 ”Terveystensuojelu nyt ja tulevaisuudessa” on tarkasteltu Suomen terveystensuojelun nykytilaa ja terveystensuojelulainsäädännön toimivuutta. Julkaisun sivulla 25 on todettu terveystensuojelulain tarkoituksesta seuraavaa:

”Terveysten ylläpitäminen viittaa ilmauksena ihmisen tai väestön nykyisen terveystentilan säilyttämiseen. Terveysten edistäminen puolestaan viittaa terveystentilan parantamiseen aikaisempaan tilaan nähden. Terveysten edistäminen osoittaa, että lain tarkoitus ei ole olemassa oleva tilan säilyttäminen ja sen heikentymisen estäminen, vaan tarkoituksena on myös parantaa sitä. Terveysttä ei lain tavoitesäännöksessä tai sen alkuosan yleisissä säännöksissä määritellä. Terveystshaitan määritelmästä ja sen esityölausumista saadaan kuitenkin tulkinnalle jonkin verran tukea (fyysinen, psyykinen ja sosiaalinen terveyst).”

Lupa- ja valvontaviraston terveystensuojeluryhmä pitää edellä kirjattua terveystensuojelulain tarkoitukseen liittyvää tulkintaa merkityksellisenä ja tarkoituksenmukaisena huomioon otettavaksi myös erilaisten hankkeiden suunnittelussa sekä kokonaisvaikutusten arvioinnissa.

Myöhemmin samaisen julkaisun sivuilla 30-31 on maininta:

”Toisin sanoen vaikka yksittäinen tekijä yksinään esiintyessä ei voisi esimerkiksi tieteellisen tutkimuksen tulosten perusteella aiheuttaa terveystshaittaa (eikä yksinään esiintyessä kuuluisi siten lain tarkoituksen ja soveltamisalan piiriin), mutta jos sen yhteisvaikutus yhdessä toisen tekijän esiintymisen kanssa voisi mahdollisesti aiheuttaa terveystshaittaa, kyseiset tekijät yhdessä kuuluisivat lain sääntelyn piiriin. Terveystshaitta voi toisin sanoen syntyä useamman tekijän yhteisvaikutuksesta ja vaikuttaa näin terveystteen.”

Terveystensuojelulain 4 pykälän 2 momentissa on säädetty terveystensuojelun valtakunnallisesta johdosta, ohjauksesta ja valvonnasta seuraavaa:

”Lupa- ja valvontavirasto ohjaa ja valvoo terveystensuojelua sekä arvioi kuntien terveystensuojelun valvontasuunnitelmat ja niiden toteutumista.”

Samaisen lain 6 pykälässä on säädetty puolestaan kunnan terveystensuojelutehtävistä seuraavaa:

”Kunnan tehtävänä on alueellaan edistää ja valvoa terveystensuojelua siten, että asukkaille turvataan terveellinen elinympäristö. Kunnan on tiedotettava terveystensuojelusta ja järjestettävä terveystensuojelua koskevaa ohjausta ja neuvontaa”

Tämän hankkeen osalta toimivaltaisia terveydensuojelun viranomaisia ovat:

- Keski-Uudenmaan ympäristökeskus (Kerava ja Tuusula)
- Kouvolan kaupungin viranomaispalvelut / Terveysvalvonta (Kouvola)
- Porvoon kaupungin ympäristöterveydenhuolto (Lapinjärvi, Loviisa, Myrskylä, Porvoo, Sipoo)
- Vantaan kaupungin ympäristöterveydenhuolto (Vantaa)

Lupa- ja valvontavirasto

Postiosoite: PL 20, 13035 LVV

Puhelinvaihe: 0295 254 000

kirjaamo@lvv.fi | lvv.fi

Tämä asiakirja LVV-U/20947/2026 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument LVV-U/20947/2026 har godkänts elektroniskt

Valmistelija Hölttä Lari 10.02.2026 07:59

Asiakirjan ovat allekirjoittaneet

Nimi	Tunnistautuminen	Aika
Karl Mikael Hansson Nordström	Telia Tunnistus	11.03.2026 16:14:47 UTC+02:00



Tämä dokumentti on sähköisesti allekirjoitettu

Sisällys: - Kansilehti (1 sivu)
- Alkuperäinen dokumentti (3 sivua)

Kansilehden sivu 1/1

Lupa- ja valvontavirasto

PL 20

13035 LVV

kirjaamo@lvv.fi

Viite: LVV-U/20947/2026

Metsähallituksen lausunto Itärata-hankkeen YVA-selostuksesta

Lupa- ja valvontavirasto on kuuluttanut Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (YVA-selostus). YVA-menettely koskee Porvoon kautta kulkevaa ratayhteyttä, joka kulkee suunnitellun Lentoradan ja Kouvolan välillä.

Itärata erkaantuu Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulan tai Vantaan alueella ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. YVA-menettelyssä tarkasteltavat vaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Radan kokonaispituus on eri vaihtoehdoissa enimmillään 118 km. Hankkeesta vastaava on Itärata Oy.

Metsähallitus lausuu hankkeesta valtion maa- ja vesiomaisuuden haltijana sekä valtion luonnonsuojelualueiden hoidon ja käytön suunnittelusta vastaavan viranomaisen roolissa.

Metsähallitus on tutustunut YVA-selostukseen ja toteaa siitä seuraavaa:

Metsähallitus katsoo, että YVA-selostus on laadittu kokonaisuudessaan asiantuntevasti ja siinä esitellään laajasti arvioitava hanke, eri hankevaihtoehdot sekä hankkeen keskeiset vaikutukset. YVA-menettelyn tueksi on myös laadittu laajat luontoselvitykset, jotka tukevat osaltaan vaikutusten arviointia. Metsähallitus esittää seuraavassa huomioita hankkeen vaikutuksista hallinnassaan oleviin alueisiin.

Vaikutukset valtion luonnonsuojelu- ja Natura-alueisiin

Ratalinjausten suunnittelualueelle ei sijoitu valtion luonnonsuojelualueita eikä valtion luonnonsuojeluun varattuja alueita.

Ratahankkeen vaikutuksia Natura-alueisiin tarkastellaan YVA-selostuksessa (kpl 10.4) Sipoonjoen (FI0100086, SAC), Porvoonjoen suiston-Stensbölen (FI0100074, SAC/SPA),

Pernajanlahtien ja Pernajan saariston merensuojelualueen (FI0100078, SAC/SPA), Ilveskallion vanhan metsän (FI0100079, SAC) sekä Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehtojen (FI0404002, SAC) Natura-alueiden osalta. Metsähallitus hallinnoi valtaosaa Ilveskallion vanhan metsän sekä Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehtojen Natura-alueesta. Muilla Natura-alueilla Metsähallitus hallinnoi vain yksittäisiä kiinteistöjä.

YVA-selostuksen mukaan Sipoonjoen, Porvoonjoen suiston-Stensbölen ja Pernajanlahtien ja Pernajan saariston merensuojelualueen Natura-alueiden osalta Natura-arvioinnin tarve selvitetään myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, kun ratalinjaus ja mahdolliset siltarakenteet ovat tarkentuneet. Ilveskallion vanhan metsän ja Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehtojen Natura-alueiden osalta Natura-arviointia ei katsota tarpeelliseksi.

Metsähallitus yhtyy YVA-selostuksessa todettuun, että ratakannan vaikutukset Ilveskallion vanhan metsän ja Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehtojen Natura-alueisiin ovat todennäköisesti vähäisiä eikä niiden osalta ole arvioitujen linjausvaihtoehtojen osalta tarpeen laatia luonnonsuojelulain mukaista Natura-arviointia. Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehtojen Natura-alueen osalta hankkeen toteutuksessa tulee kuitenkin varmistua siitä, ettei toiminnalla heikennetä osaltaan Natura-alueeseen kuuluvan Saviojan tilaa.

Useat suunnitellut linjausvaihtoehdot sijoittuvat lähelle linnustollisesti merkittävää Porvoonjoen suiston-Stensbölen Natura-aluetta. Metsähallitus katsoo, että tämän Natura-alueen osalta erityisesti linnustovaikutusten arviointia tulee tarkentaa hankkeen jatkosuunnittelussa, kun hankkeen toteutustapa ja linjaus tarkentuvat. Tarve mahdolliselle Natura-arvioinnille tunnustetaan myös YVA-selostuksessa.

Vaikutuksiin ekologisiin yhteyksiin

Metsähallitus on Itärata-hankkeen YVA-ohjelmasta antamassaan lausunnossa (MH 7893/2024, päiväys 19.11.2024) korostanut ekologisten yhteyksien huomioimisen tärkeyttä erityisesti ratalinjauksen länsiosassa.

YVA-selostuksessa (kpl 12) hankkeen vaikutuksia ekologisiin yhteyksiin arvioidaan paikkatietotarkasteluna arvioinnin painottuessa pääosin metsiin. YVA-selostuksen mukaan kaikilla hankevaihtoehdoilla on merkittävydeltään suuria vaikutuksia yhtenäisiin metsäalueisiin sekä edelleen ekologisiin yhteyksiin. Metsähallitus katsoo, että johtopäätös on Uudenmaan metsäalueiden pirstoutuneisuus huomioiden perusteltu.

Suunniteltu rata sijoittuu osuudella "Lentorata-Backas" Sipoonkorven kansallispuiston ja Rörstrandin vanhan metsän luonnonsuojelualueen väliin. Tällä rataosuudella vaikutuksia ekologiaan yhteyksiin vähentää erityisesti vaihtoehdossa NE radan sijoittuminen pääosan matkaa tunneliin. Metsähallitus katsoo, että Sipoonkorven kansallispuiston ohituksessa radan sijoittaminen tunneliin pienentää merkittävästi hankkeen vaikutuksia ekologiaan yhteyksiin. Hanke tulee tältä osin pyrkiä toteuttamaan mahdollisimman suurelta osin tunneliratkaisuna.

Lausunnon on valmistellut maankäytön erityisasiantuntija Asko Ijäs Metsähallituksen luontopalveluista.

Turussa 11.3.2026

Mikael Nordström
Asiointijohtaja
Metsähallitus, luontopalvelut

Tiedoksi Metsähallitus

§ 19 Lausuntopyyntö Itärata hankkeen YVA-selostuksesta

Julkinen

Valmistelu ja lisätiedot

hallintojohtaja Matti Latva-Pirilä, puh 040 746 0626, etunimi.sukunimi@myrskylä.fi

Selostus

Lupa- ja valvontavirasto pyytää lausuntoja ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, joka koskee Itärata Oy:n Itärata-hanketta.

YVA-selostus liitteineen, kuulutus ja liitteenäkin oleva lausuntopyyntö löytyvät internetistä osoitteesta www.ymparisto.fi/itarata-yva.

Lausuntojen määräaika on 13.3.2026.

Kunnanjohtajan ehdotus

Kunnanhallitus antaa liitteenä olevan lausunnon Itärata Oy:n YVA-selostuksesta.

Tämä pykälä tarkastetaan kokouksessa.

Päätös Hyväksyttiin.

Täytäntöönpano

ote ja liite kirjaamo@lvv.fi

Liitteet Itärata YVA-selostus lausunto

Tiedoksianto asianosaisille

Tiedoksianto sähköisesti

Päivämäärä: 10.3.2026

Vastaanottajat: Lupa- ja valvontavirasto

Pöytäkirja yleisesti nähtävillä

Myrskylän kunnan kotisivuilla 16.3.2026

Muutoksenhaku**MUUTOKSENHAKUKIELTO VALMISTELUA TAI TÄYTÄNTÖÖNPANOAA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ**

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska asia koskee vain valmistelua.

Sovellettavat lainkohdat: Kuntalaki (410/2015) 136 §



Myrskylän kunnan lausunto Itärata Oy:n YVA-selostuksesta (LVV-U/20947/2026)

Yleiset huomiot

- Arvintiselostus liitteineen on kattava ja siinä on riittävästi huomioitu Myrskylän kunnan lausunnossaan 4.11.2024 jättämät huomiot linjausten M (Myrskylä) ja LP (Lapinjärvi pohjoinen) vaikutuksesta asutukseen, arvokkaisiin maisema-alueisiin, luontoarvoihin ja pohjavesialueisiin.
- Myrskylän kunta yhtyy Itärata Oy:n esitykseen välille Björkdal-Teuroinen jatko-suunnitteluun valittavaksi esitettävästä linjausvaihtoehdosta. Esitettävällä vaihtoehdolla on vähiten haittavaikutuksia ihmisten elämään ja luonnolle.
- Porvoon asemavaihtoehtoa valittaessa on huomioitava, että Porvoon kaupungin ulkopuolelta tuleva liityntäliikenne mahdollistetaan sujuvasti ja se on otettu asemanseudun suunnittelussa riittäväällä tavalla huomioon.
- Koko Itä-Uudenmaan kehittymisen kannalta on huomioitava asemavaraukset suunnitteluvaiheessa välille Porvoo-Kouvola. Esimerkiksi Koskenkylä olisi luonnollinen kokoajapiste alueen useammalle kunnalle.

Orimattilan kaupunki

Ote pöytäkirjasta

Ympäristövaliokunta

§ 93

15.11.2024

Lupajaosto

§ 6

04.02.2026

Lausunto lupa- ja valvontavirastolle Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Ympäristövaliokunta 15.11.2024 § 93

Valmistelu ja lisätiedot ympäristönsuojelusihteri Kirsi Liukkonen-Hämäläinen, puh. 040-5216733, kirsi.liukkonen-hamalainen@orimattila.fi

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää Orimattilan ympäristönsuojeluviranomaiselta lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Uudenmaan ELY-keskus toimii hankkeessa YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena. Lausuntoa pyydetään 22.11.2024 mennessä. Lausunnossa on käytettävä viitettä UUDELY/17031/2023.

Itärata on Keravalta Porvoonjoen kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itäradan kokonaispituus on noin 110-114 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa Itärata Oy.

Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 % osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

Vaihtoehtoilla ve LP ja ve M on merkitystä Orimattilalle välillä Venjärvi-Koria, koska ne kulkevat Lapinjärven kohdalla aivan Orimattilan rajan tuntumassa. Ratalinjaukset kulkevat YVA-ohjelman mukaan lähtökohtaisesti maan pinnalla. Linjausten korkeusasemaa sekä mahdollisten tunneleiden ja siltojen sijainteja tarkastellaan alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana. Ratalinjausvaihtoehdot M ja LP kulkevat lähes koko ajan maaseudun rakennus- ja asutustihentymien ulkopuolella.

Ratalinjausvaihtoehtojen ympäristö on YVA-ohjelma mukaan kaupunkitaajamien ja tiheämpien asutuskeskittymien ulkopuolella pääasiassa maa- ja metsätalouskäytössä. Näillä alueilla ratalinjausvaihtoehdot halkovat paikoitellen laajahkoja viljelykäytössä olevia peltoalueita ja yhtenäisiä metsäalueita.

Rajausvaihtoehto LP vaikutusalueella on mm. metsiä, kallioita, puustoisia soita, avosaita, kosteikoita, maatalousympäristö, järviä ja pienvesiä. Vaihtoehto ylittää Jaakkolanjoen, Koskenkylänjoen ja Taasianjoen.

Orimattilan kaupunki

Ote pöytäkirjasta

Ympäristövaliokunta
Lupajaosto

§ 93
§ 6

15.11.2024
04.02.2026

Rajausvaihtoehto M vaikutusalue on metsäistä, alueella on maatalousympäristöjä, järviä, kallioita, puustoisia soita, avosoita, kosteikkoja ja pienvesiä. Vaihtoehto ylittää Myrskylänjoen, Koskenkylänjoen ja Taasianjoen.

Arviointiohjelma ja kuulutus ovat nähtävillä ajalla 14.10.-22.11.2024 ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/Itarata-YVA Arviointiohjelmaa ja hanketta käsittelevät avoimet yleisötilaisuudet järjestetään loka-marraskuussa eri paikkakunnilla. Etäyleisötilaisuus Teamsin välityksellä pidetään 13.11.2024.

Ympäristönsuojelusihteerin ehdotus:

Orimattilan ympäristönsuojeluviranomaisena toimii ympäristövaliokunta.

Ympäristövaliokunta päättää antaa Uudenmaan ELY-keskukselle seuraavanlaisen lausunnon Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta UUEDELY/17031/2023:

Ympäristövaliokunta on tutustunut Itärata-hanketta koskevaan ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan.

Ympäristöhallinnon verkkosivujen ensimmäisellä sivulla kohdassa YVA-menettelyn aikataulu (täydentyy menettelyn edetessä) mainittu YVA-ohjelman virheellinen nähtävilläoloaika (14.10.2024-18.11.2024) on korjattava kuulumaan 14.10.2024-22.11.2024.

Birdlife Suomi on MAALI-hankkeessa selvittänyt maakunnallisesti tärkeimmät lintujen kerääntymisalueet (muuton- ja talviaikaiset ruokailu- ja levähdysalueet sekä sulkasatoalueet). Selvityksen mukaan suuri osa linnuille tärkeistä kerääntymisalueista sijaitsee luonnonsuojelualueverkoston ukopuolella, mikä tekee niiden tunnistamisesta erityisen tärkeää, jotta alueiden linnustollisia arvoja ei heikennetä vahingossa. Lisäksi on tunnistettu alueet, joilla tavataan pesivänä maakunnallisesti merkittäviä määriä harvalukuisia, keskittyviä tai uhanalaisia lajeja sekä on selvitetty maakunnallisesti tärkeimmät lintujen lentoreittien keskittymäalueet, jotta ne voidaan ottaa huomioon erilaisten hankkeiden ympäristövaikutuksien arvioinnissa.

Orimattilan Artjärvellä on kansainvälisesti arvokasta linnustoaluetta (IBA). Itissä ja Lapinjärven puolella on myös maakunnallisesti arvokkaita linnustoalueita. Yhdessä nämä muodostavat arvokkaan linnustokeskittymäkokonaisuuden.

Ympäristövaliokunta katsoo, että Itärata-hankkeessa on otettava huomioon tämä yllä mainittu maakuntarajat ylittävä arvokas

Orimattilan kaupunki

Ote pöytäkirjasta

Ympäristövaliokunta
Lupajaosto

§ 93
§ 6

15.11.2024
04.02.2026

linnustokeskittymäkokonaisuus ja pyrittävä välttämään niitä reittivaihtoehtoja, jotka vaarantaisivat tämän kokonaisuuden.

Lisäksi ympäristövaliokunta katsoo, että YVA-menettelyssä tulee huomioida riistan ekologiset käytävät ja kokonaan uusien ratalinjausten riskienhallinta (rikkakasvien torjunta-aineet, kemikaalikuljetukset, jätekuljetukset).

Esittelijä Johtava rakennustarkastaja Timo Tarkkala

Päätösehdotus

Ympäristövaliokunta päättää antaa ympäristönsuojelusihteerin ehdotuksen mukaisen lausunnon Uudenmaan ELY-keskukselle.

Päätös Ympäristövaliokunta päätti yksimielisesti antaa päätösehdotuksen mukaisen lausunnon Uudenmaan ELY-keskukselle.

Jakelu Uudenmaan ELY-keskukselle

Lupajaosto 04.02.2026 § 6
289/11.00.02/2024

Valmistelu ja lisätiedot ympäristönsuojelusihteerin Kirsi Liukkonen-Hämäläinen, puh. +358 40521 6733, kirsi.liukkonen-hamalainen@orimattila.fi

Jatkossa uusi Lupa- ja valvontavirasto (LVV) toimii YVA-menettelyssä yhteysviranomaisena.

Yhteysviranomaisen pyysi vuonna 2024 lausunnot arviointiohjelmasta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta. Orimattilan ympäristönsuojeluviranomainen antoi lausuntonsa 15.11.2024. Otimme kantaa kahteen vaihtoehtoiseen linjaukseen Porvoon itäosassa Myrskylän vaihtoehtoon M ja Lapinjärven pohjoiseen vaihtoehtoon LP. LVV:n mukaan lausuntoja toimitettiin kaiken kaikkiaan 43 kpl ja mielipiteitä 208 kpl. Nämä julkaistaan kokonaisuudessaan henkilötietoja lukuunottamatta osoitteessa www.ymparisto.fi/itarata-YVA.

Lupa- ja valvontavirasto pyytää 13.01.2026 päivätyllä lausuntopyynnöllään LVV-U/20947/2026 Orimattilan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselta lausuntoa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta 13.3.2026 mennessä.

Lausunnossa pyydetään kiinnittämään huomiota erityisesti seuraaviin asioihin Orimattilan ympäristönsuojeluviranomaisen näkökulmasta:

- näkemyksenne hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista
- ympäristön nykytilan kuvauksen riittävyys ja suunniteltujen selvitysten kohdentuminen todennäköisesti merkittäviin vaikutuksiin
- suunniteltujen selvitysten yhteensovittamisen mahdollisuudet muihin menettelyihin
- hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja niihin rinnastettavat päätökset.

Arviointiselostus on sähköisesti luettavissa ympäristöhallinnon verkkosivulta osoitteessa www.ymparisto.fi/itarata-yva

Arviointiselostuksessa on esitetty arvio hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä tuotu esiin haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteitä. Haitallisten vaikutusten lieventäminen ja ehkäiseminen ovat kiinteä osa hankkeen suunnittelua.

Itärata Oy on 30.10.2025 valinnut jatkosuunnitteluun, yleissuunnitelman laadintaan etenevän ratalinjauksen. Valittu linjaus aiheuttaa kokonaisuudessaan vähiten haittaa ja mahdollistaa eniten hyötyjä. Orimattilaa koskevalla osuudella valittiin vaihtoehto LE eli Lapinjärven eteläinen linjaus. Näin ollen niitä vaihtoehtoja M ja LP, joilla olisi ollut erityistä merkitystä Orimattilan ympäristön kannalta ei otettu jatkoon. Syynä oli, että näillä jälkimmäisillä vaihtoehdoilla todettiin huomionarvoisen lajiston, ekologisen verkoston, suojelualueiden ja muiden arvokkaiden luontokohteiden, melun ja ilmaston osalta, että kielteiset vaikutukset olivat merkittävydeltään suuria.

Ympäristönsuojelusihteerin ehdotus:

Lupajaosto päättää antaa lupa- ja valvontavirastolle seuraavanlaisen lausunnon Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta:

Orimattilan lupajaosto, paikallisena ympäristönsuojeluviranomaisena, toteaa, että Itärata Oy ei ole valinnut jatkosuunnitteluun kumpaakaan niistä vaihtoehdoista, joilla olisi ollut erityistä merkitystä Orimattilan ympäristön kannalta. Näin ollen lupajaostolla ei ole huomautettavaa jatkosuunnitteluun valitun vaihtoehdon osalta.

Esittelijä Johtava rakennustarkastaja Timo Tarkkala

Päätösehdotus

Lupajaosto päättää antaa ympäristönsuojelusihteerin ehdotuksen mukaisen lausunnon lupa- ja valvontavirastolle.

Orimattilan kaupunki

Ote pöytäkirjasta

Ympäristövaliokunta

§ 93

15.11.2024

Lupajaosto

§ 6

04.02.2026

Päätös Lupajaosto päätti, että annetaan ympäristönsuojelusihteerin ehdotuksen mukainen lausunto lupa- ja valvontavirastolle.

Toimivalta Hallintosääntö 6. luku 6§

Jakelu Lupa- ja valvontavirastolle

Otteen oikeaksi todistaa
06.02.2026

Tanja Mansikkaniemi
Lupasihteerin

Tämä ote on allekirjoitettu sähköisesti Orimattilan kaupungin asianhallintajärjestelmässä.

Orimattilan kaupunki

Ote pöytäkirjasta

Ympäristövaliokunta

§ 93

15.11.2024

Lupajaosto

§ 6

04.02.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 6

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.



23.2.2026

Kokousaika	23.2.2026 9:00 - 23.2.2026 11:58	
Kokouspaikka	Pohjois-Savon liitto, maakuntasali, Sepänkatu 1, Kuopio (+etäyhteys)	
Läsnäolevat jäsenet	Nimi	Tehtävä
	Linnanmäki Vesa	mkh:n puheenjohtaja
	Pääkkö Sakari, etäyhteys	mkh:n 1. varapuheenjohtaja
	Kauppinen Sanna, etäyhteys	mkh:n 2. varapuheenjohtaja
	Tikka Tommi	jäsen
	Kuutsa Maigi	varajäsen
	Simpanen Mia	jäsen
	Soininen Juha	jäsen
	Pollari Pekka	jäsen
	Hintikka-Varis Sari, poissa klo 10:36-10:47	jäsen
	Keilonen Jenny, etäyhteys	jäsen
	Kaipainen Tanja, etäyhteys, saapui klo 9:05	jäsen
Muut läsnäolevat	Väätäinen Tuula	mkv:n puheenjohtaja
	Itkonen-Brilli Teija, etäyhteys	mkv:n 1. varapuheenjohtaja
	Riihola Kari, etäyhteys	mkv:n 2. varapuheenjohtaja
	Määttä Tytti	maakuntajohtaja, esittelijä
	Ollila Timo, poissa klo 10:23-10:25	aluekehitysjohtaja
	Isola Annaelina	suunnittelujohtaja
	Martikainen Ossi, poissa klo 9:30-9:32, poistui kokouksesta klo 9:16	yhteyspäällikkö
	Miettinen Tarja	hallintojohtaja, mkh:n sihteeri
	Hublin Patrick, asiat §§ 16-22, poistui klo 10:50	maakuntainsinööri
Pykälät		
	Puheenjohtaja	Pöytäkirjanpitäjä
	Vesa Linnanmäki	Tarja Miettinen



Pöytäkirjan tarkastus Juha Soininen

Pekka Pollari

Pöytäkirja yleisesti nähtävänä Yleisessä tietoverkossa www.pohjois-savo.fi pöytäkirjan tarkastamisen ja allekirjoittamisen jälkeen

Pöytäkirja tarkastettu sähköisesti

**§ 20****Lausunto Itäradan YVA-selostuksesta**

Maakuntahallitus 23.2.2026 § 20

Asianumero PSL/94/15.00.18.00/2022

Valmistelijat maakuntainsinööri Patrick Hublin 044 714 2683

Itäradan suunnittelu vaiheeseen, että Kerava-Porvoo-Kouvola uuden radan linjausvaihtoehdot ovat ympäristövaikutusten arviointiselostuksena nähtävillä 13.3.2026 saakka. Yhteysviranomaisena toimiva Lupa- ja valvontavirasto ei ole pyytänyt lausuntoja hankealueen ulkopuolisilta maakunnilta eikä kaupungeilta tai kunnilta, vaikka esim. Pohjois-Savosta Itärata Oy:n osakkaita ovat Kuopion, Iisalmen ja Suonenjoen kaupungit sekä Siilinjärven ja Lapinlahden kunnat.

Lausunossa ei oteta kantaa Kerava-Porvoo-Kouvola linjausvaihtoehtoihin eikä tarkasteluvälille sijoittuviin muihin ratkaisuihin, mutta on tarpeen muistuttaa, mikä Itärata-hankekokonaisuus on. Savon radan osalta Itärata-hanke ulottuu Kajaaniin saakka eli Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Kainuun maakuntien alueille.

Pohjois-Savon liitto esittää lausuntonaan Itäradan YVA-selostuksesta seuraavaa:

Pohjois-Savon liiton mielestä Itärata-hanketta ja sen vaikutuksia tulee tarkastella laajemmin kuin yksinomaan uuden Kerava - Porvoo - Kouvola linjausvaihtoehtojen ympäristövaikutusten kannalta. Esimerkiksi Savon radan osalta vaikutukset ulottuvat kolmen maakunnan (Etelä-Savo, Pohjois-Savo ja Kainuu), kolmen maakuntakeskuksen (Mikkeli, Kuopio ja Kajaani) ja kolmen seutukaupungin (Pieksämäki, Suonenjoki ja Iisalmi) alueille.

YVA-selostuksessa jäävät vähälle huomiolle Savon radan ja myös Karjalan radan vaikutusalueen aluekehitys-, aluetalous-, aluerakenne- ja saavutettavuusvaikutukset. Laajemmalle kuin hankealueelle sijoittuvat myönteiset vaikutukset ovat merkittäviä perusteluja uuden Itäradan toteuttamiselle Uudellamaalla ja Kymenlaaksossa. Alueellisesti laajempien yhteiskunnallisten vaikutusten osalta YVA-selostuksen tarkastelut ovat suppeat.

Itärata-hankekokonaisuus onkin nähtävä kattavasti myös Savon radan ja Karjalan radan vaikutuspiirit huomioon ottavana mukaan lukien poikittaisradat, joita Savon radalta on sekä länteen Pieksämäeltä Jyväskylän-Tampereen ja Iisalmesta Ylivieskan että itään kaksikin poikittaisrataa Joensuun suuntaan Pieksämäeltä ja Siilinjärveltä. Osa uuden Itäradan hyödyistä voivat



realisoitua vain, jos Savon rataa ja Karjalan rataa kehitetään vastaavaan tasoon kuin miten Kerava - Porvoo - Kouvola toteutetaan. Savon radan ja Karjalan radan kehittämistoimenpiteet tulee toteuttaa 2020-luvun lopulla ja 2030-luvun alussa ennen Itäradan rakentamista.

Maakuntainsinööri Patrick Hublin esittelee Itärata Oy:tä sekä Itärata-hankkeen suunnittelutilannetta ja YVA-selostusta kokouksessa.

**Mkj:n
ehdotus**

Maakuntahallitus päättää antaa Itäradan YVA-selostuksesta edellä esitetyn lausunnon.

Päätös

Maakuntahallitus hyväksyi päätösehdotuksen yksimielisesti.

Pöytäkirjamerkintä

Maakuntainsinööri Patrick Hublin selosti asiaa kokouksessa.

Timo Ollila palasi kokoukseen klo 10:25.



**Oikaisuvaatimus-
viranomaisen** Pohjois-Savon liitto

Pöytäkirja nähtävänä Yleisessä tietoverkossa www.pohjois-savo.fi pöytäkirjan allekirjoittamisen jälkeen

Tiedoksianto

Asianosaiset: Lupa- ja valvontavirasto

Annettu tiedoksi sähköisesti

Päivämäärä: 26.2.2026

Vastaanottajat:Lupa- ja valvontavirasto



POHJOIS-SAVON LIITTO
Maakuntahallitus

OIKAISUVAATIMUSOHJEET JA VALITUSOSOITUS

Muutoksenhakukiellot (§§ 19-24, 26-28)

Niistä päätöksistä, jotka koskevat vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

Päätöksestä, josta voidaan tehdä kuntalain 134 §:n mukaan kirjallinen oikaisuvaatimus, ei saa hakea muutosta valittamalla.

Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 2 luvun 6 §:n perusteella valittamalla ei myöskään saa hakea muutosta hallinnon sisäiseen määräykseen, joka koskee tehtävän tai muun toimenpiteen suorittamista.

Oikaisuvaatimusohjeet (§§ 16-18, 25)

Oikaisuvaatimuskelpoiisiin päätöksiin voidaan hakea oikaisua Pohjois-Savon liiton maakuntahallitukselta, Pohjois-Savon liitto, sähköpostilla kirjaamo@pohjois-savo.fi tai kirjeitse osoitteeseen Sepänkatu 1, 70100 Kuopio.

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän (7) päivän kuluttua siitä, kun päätös on lähetetty asianosaiselle kirjeellä tai laitettu nähtäville yleiseen tietoverkkoon.

Käytettäessä tavallista sähköistä tiedoksiantoa asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, kolmantena päivänä viestin lähettämisestä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimus perusteluineen ja se on tekijän allekirjoitettava.

Valitusosoitus

Valituskelpoiisiin päätöksiin haetaan muutosta kirjallisella valituksella. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta kunnallisvalituksin vain se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen. Mikäli päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, saa päätökseen hakea muutosta kunnallisvalituksen myös asianosainen sekä jäsenkunta ja kunnan jäsen (137 §).

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU

Anu Huusko, Hallinnon suunnittelija 26.2.2026



Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Muutos haetaan Itä-Suomen hallinto-oikeudelta:

- Osoite: Minna Canthin katu 64, 70100 Kuopio
- Sähköposti: ita-suomi.hao(at)oikeus.fi
- Puhelin: 029 56 42500 (vaihde)
- Faksi: 029 56 42501
- Virka-aika: 8.00-16.15

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Valitusaika on 30 päivää. Valitusaika alkaa päätöksen tiedoksisaannista. Valitus on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen valitusviranomaisen aukioloajan päättymistä.

Valituskirjassa on ilmoitettava:

- valittajan nimi, ammatti, asuinkunta ja postiosoite
- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä osin päätöksestä valitetaan ja muutos, joka siihen vaaditaan tehtäväksi
- muutosvaatimuksen perusteet

Valituskirja on valittajan tai valituskirjan muun laatijan omakätisesti allekirjoitettava. Jos ainoastaan laatija on allekirjoittanut valituskirjan, siinä on mainittava myös laatijan ammatti, asuinkunta ja postiosoite.

Valituskirjaan on liitettävä päätös, josta valitetaan, alkuperäisenä tai viran puolesta oikeaksi todistettuna jäljennöksenä sekä todistus siitä päivästä, josta valitusaika on luettava.

Valituskirjat on toimitettava valitusviranomaiselle ennen valitusajan päättymistä. Omalla vastuulla asiakirjat voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Postiin valituskirjat on jätettävä niin ajoissa, että ne ehtivät perille ennen valitusajan päättymistä.

Asian käsittelystä tuomioistuimessa voidaan periä maksu sen mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään. Ajantasainen tieto oikeudenkäyntimaksuista löytyy osoitteesta: <https://tuomioistuimet.fi/fi/index/asiointijulkisuus/maksut/oikeudenkayntimaksuthallinto-oikeudessa.html>

Päätöstä koskevia pöytäkirjan otteita ja liitteitä voi pyytää Pohjois-Savon liiton kirjaamosta, osoitteesta kirjaamo@pohjois-savo.fi.

16.2.2026

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo(at)lvv.fi

LVV-U/20947/2026

Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Itäradan vaikutusten arviointi on tehty huolellisesti ja osallistumiseen on panostettu arviointiprosessin aikana kiitettävästi. Arviointiselostus on selkeä ja tuo esille hankkeen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset sekä keinoja haitallisten vaikutusten estämiseksi ja vähentämiseksi. Arviointiselostuksessa on Porvoon kaupungin näkökulmasta joiltakin osin vielä puutteellisuksia, sekä selvityksissä että vaikutusten arvioinnissa, joita tulee radan jatkosuunnittelussa vielä selvittää ja arvioida vaikutuksia tarkemmin.

Arviointiselostuksessa on riittävästi tarkasteltu luonnonympäristöjä. Radan jatkosuunnittelussa yleissuunnitelmavaiheessa on vielä varmistettava mahdolliset yksityiskohtaisemmat selvitystarpeet. Kaikilla linjausvaihtoehdoilla tulee olemaan kohtalaisia tai suuria kielteisiä vaikutuksia luontoarvoihin (mm. ekologiset yhteydet, elinympäristöjen pirstaloituminen, reunavaikutus ja pinta-alamenetykset). Backas-Björkdal osuudella tunnelivaihtoehdoissa vaikutukset luontoarvoihin jäävät selkeästi pienemmiksi kuin maanpäällisessä vaihtoehdossa.

Itäradan linjaus kulkee monen pohjavesialueen läpi. Hankkeesta voi kohdistua vaikutuksia pohjaveden määrään, laatuun ja virtaukseen. Vaikutukset ilmenevät erityisesti radan rakentamisvaiheessa. Käytön aikaiset vaikutukset ovat vähäisempiä, liittyen lähinnä radan kunnossapitoon ja mahdollisiin poikkeustilanteisiin, kuten onnettomuuksiin. Arviointiselostuksessa mahdolliset riskit rakentamisen aikana erityisesti tunneliosuuksilla ja sulfaattimailla on tunnistettu riittävästi, ja selostuksessa on esitetty keinoja vaikutusten lieventämiseksi ja estämiseksi.

Melu- ja värinävaikutuksia on arvioitu asuin- ja lomarakennuksiin huolellisesti ja tutkittu melun torjumiskeinoja. YVA-selostuksen mukaan vaikutuksia ja torjuntakeinoja tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Melukartoilla ei ole osoitettu virkistys- eikä luonnonsuojelualueita, esimerkiksi Venjärven uimaranta-alueita eikä Venjärven metsän luonnonsuojelualuetta. Meluvaikutusten arviointi on näiltä osin puutteellinen, ja jatkosuunnittelussa tulee meluntorjunta huomioida paremmin myös virkistys- ja luonnonsuojelualueiden osalta.

YVA-selostuksessa on Porvoon asemavaihtoehtojen osalta mainittu kategorisesti, että kaikki asemavaihtoehdot tukevat liikkumistavoiltaan kestävästä yhdyskuntarakenteen kehittymistä asemien ympäristöissä. Porvoon kaupungin katsoo, että tämä on liian yleisluontoinen maininta, sillä Porvoon asemavaihtoehdoilla on merkittäviä eroja mm. yhdyskuntarakenteen eheyden ja

16.2.2026

kestävien liikkumistapojen houkuttelevuuden näkökulmista. Tunneliratkaisu keskustaan sijoittuvalla asemalla luo selvästi parhaat edellytykset kestävän liikkumisen ja yhdyskuntarakenteen toteutumiseksi. Eri asemavaihtoehtojen keskinäisiä eroja on näiltä osin käsitelty puutteellisesti, eikä selostuksessa ole tuotu riittävästi esille eri vaihtoehtojen vaikutuksia ja eroja.

YVA-selostuksessa on todettu Itäradan vähentävän henkilöauton vuosittaista matkustajasuoritetta. Pelkkä luku ei vielä kerro mitään, vähenemälle olisi ollut hyvä esittää vertailukohtia. Samoin Itäradan vaikutuksista autoliikenteen matkamääriin liittyvät kirjaukset ovat hyvin ylimalkaisia (esim. autoliikenteen määrä vähenee hieman Porvoon seudulla). Tarvitaan tarkempaa analyysiä Itäradan vaikutuksesta autoliikenteen määriin radan kanssa rinnakkaisilla väyillä, jotta Itäradan vaikutusta autoliikenteen olosuhteisiin voidaan tarkastella. Jatkosuunnittelussa tulisi tarkastella Porvoon ja pääkaupunkiseudun välisten pääväyläyhteyksien kuormituksia, ja tuoda selkeästi esille Itäradan vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen kuormittuneilla osuuksilla (valtatie 7, valtatie 4, Kehä I, Kehä III). Nyt esitetty vertailu koko Helsingin seudun autoliikenteen matkamääriin ei vaikuta tarkoituksenmukaiselta, kun Itäradan vaikutukset kohdistuvat nimenomaan liikenneverkon itäisiin osiin. Porvoosta pendelöinti Helsingin seudulle on hyvin voimakasta. Itäradan roolia Helsingin seudun saavutettavuuden parantamisessa työmatkaliikenteen näkökulmasta tulisi tuoda vahvemmin esiin.

Eri vaihtoehtojen vaikutukset Porvoon maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen välillä Backas-Björkdahl on arvioitu puutteellisesti. Arvioinnissa ei ole lainkaan otettu huomioon tekeillä olevan Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan jo vuonna 2024 hyväksytyä tavoitteellista rakennemallia ja tavoitteita, jotka määrittelevät yhdyskuntarakentamisen kehittämisen päälinjat, ja joiden pohjalta on laadittu osayleiskaavaluonnos. Maanpäällisen ratalinjauksen (Kuninkaanportin vaihtoehto K) vaikutukset on arvioitu liian positiivisiksi. Arvioinnissa ei ole otettu riittävästi huomioon, että asema sijoittuu taajamarakenteen reunalle, eikä se tue Porvoossa valittuja yhdyskuntarakenteen kehittämisperiaatteita. Tunnelivaihtoehtojen (Puistokadun vaihtoehto P ja Porvoon keskustan vaihtoehto VP3 ja VP 2) myönteiset vaikutukset on toisaalta aliarvioitu. Samoin välillä Backas-Björkdahl on maanpäällisen ratalinjauksen (Kuninkaanportin vaihtoehto K) kielteiset vaikutukset ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen aliarvioitu verrattuna tunnelivaihtoehtojen vaikutuksiin.

Arviointiselostuksessa on huomioitu valtakunnalliset ja maakunnalliset maisemiarvot ja kulttuuriympäristön arvot Porvoon alueella. Paikalliset arvot on ohitettu pääosin huomiolla, että ne sisältyisivät edellä mainittuihin alueisiin. Selvitystä varten ei ole laadittu tarkempaa inventointia paikallisista kohteista. Havainnekuville, jotka on tehty valokuvasoitteisiin ei ole osoitettu kartoilta niiden sijaintipistettä ja suuntaa, mikä vaikeuttaa merkittävästi radan maisemavaikutusten arvioimista. Selvityksiä kulttuuriympäristöihin ja maisemaan

16.2.2026

on tarkennettava jatkosuunnittelussa. Vaikutuksia on arvioitava tarkemmin ja laadittava tarkentavia havainnekuvia radan sovittamiseksi ympäristöön.

Porvoonjokilaakson osalta Kuninkaanportin vaihtoehdon (K) vaikutusten arviointi maiseman ja kulttuuriympäristön osalta ei anna totuudenmukaista kuvaa muodostuvasta tilanteesta. Porvoonjoen ylittävän ratasillan korkeutta ei ole kerrottu tai kuvailtu selvityksessä. Havainnekuvien perusteella korkeus on huomattava ja sijainti merkittävästi nykyistä moottoritien tielinjaa ylempänä. Ratasilta tulee erottumaan erittäin kauas maisemassa, Saksalan kylälle asti, josta jo nykyisellään erottuu alempana kulkeva moottoritie. Ratasilta tulee näkymään käytännössä koko ajan jokilaaksoa seurailevalle vanhalle Hämeenlinnantielle, Suomenkylän puoleisille asutusalueille, Karjalaiskylään sekä Kiialan kartanon pihapiiriin ja osittain myös Vanhalle Saksalantielle sekä Vatajantielle. Korkea siltarakennelma tulee erottumaan merkittäväsi myös moottoritien eteläpuoleisille alueille, kuten Linnamäen puoleisille virkistysalueille joen varressa sekä ns. Hattulan sahan alueelle, johon kaupunki on suunnitellut täydennysrakentamista. Haittavaikutuksia maiseman ja melun osalta ei ole arvioitu suhteessa tämän alueen tulevaan maankäyttöön. Hieman epäselväksi selvityksessä jää, onko melumallinuksissa käytetty siltojen suunniteltua korkeutta. Jo nykyisellään moottoritien melutaso on korkea koko jokilaakson avoimella alueella niin Saksalan kuin Vanhan Porvoon suuntaan. Tieliikenteen meluhaittojen osalta olisi syytä ratarakenteita edelleen suunniteltaessa huomioida myös mahdollisuudet tiemelun vähentämiseen. Maisemallisten haittojen torjumiseksi olisi hyvä tutkia myös ratkaisuja radan ympäristön metsittämiseen Porvoonjokilaakson maisema-alueella.

Vaihtoehdossa K Kuninkaanportin aseman kohdalla penkereet ja Mäntsäläntien ylittävät siltarakenteet erottuva kauas maisemassa. Vaikka nykyisellään alueen kaupallinen rakentaminen on muuttanut maisemaa, olisi uusia haittavaikutuksia hyvä lieventää istutuksin. Voimassa olevassa yleiskaavassa on varattu alue kaupallisen alueen suojaviheralueelle.

Mustijokilaakson osalta vaihtoehdon K vaikutusten arviointi antaa valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi ympäristöksi arvoitetun Treksilän kartanon osalta aivan liian positiivisen kuvan. Moottoritie katkaisee nykyisellään Mustijokilaakson kartanon Treksilän kartanon eteläpuolelta. YVA-arvioinnissa todetaan seuraavasti: ”Joen mutka ja rantapuusto peittävät näkymät myös Treksilän kartanon pihapiiristä. Ratalinjausvaihtoehto K sijoittuu kulttuurimaisemakokonaisuuden keskeisten kyläalueiden ja merkittävämpien kartanoympäristöjen ulkopuolelle.” Vaihtoehdossa K kartano jäisi kuitenkin kahden merkittävän liikenneväylän puristuksiin, ja pihapiiri irtautuisi lopullisesti pienipiirteisestä laaksosta. Mustijokilaaksosta esitetyn havainnekuvan perusteella ratasilta myös katkaisee visuaalisesti jokilaakson, toisin kuin selvityksessä esitetään.

Lähijunaliikenteen vaihtoehdon K+ osalta YVA-selvitys ei ota kantaa Hornhattulan laakson maisemaan, mutta tarvittava siltayhteys laakson poikki

16.2.2026

joen suuntaisesti on maisemallisesti merkittävä. Sillan vaikutuksia Hornhattulan asuinalueen, Linnamäkien, joen itärannan virkistysalueeseen sekä vanhan rautatieaseman miljööseen on vielä mahdotonta arvioida kokonaisvaltaisesti, sillä kohteesta ei ole laadittu tarkempaa havainnollistavaa aineistoa. Sillan alta tulee kulkea Fredrika Runebergin kadunuusi linjaus, leveä kevyen liikenteen yhteys sekä viheralueverkostoon tukeutuva hulevesireitti.

Vaihtoehdossa K+ uusi lähijuna-asema vanhan aseman länsipuolella asettuu melko korkealle. Havainnekuvan mukaista rakentamista ei ole vielä kaavoitettu alueelle, ja ratkaisu vaatii lisää tutkimista mm. maaperään ja kulttuuriympäristön suojeluun kohdistuvien epävarmuuksien takia. Mikäli rakentaminen on mahdollista, se voi vähentää radan maisemallisia vaikutuksia. Vaikutukset syntyvät tällöin uudesta rakentamisesta. K+ -vaihtoehdolla on todennäköisesti vaikutuksia myös Kiialan kartanon maisemaan, vaikka tätä ei voi suunnitteluaineiston yleispiirteisyydestä johtuen havaita. Lisäksi K+ vaihtoehdolla on maisemallisia vaikutuksia Hornhattulantien kohdalla, jossa tarvitaan uusi silta lähelle nykyistä tasoristeystä. Myöskään tästä alueesta ei ole tehty tarkempaa maisemallista vaikutustenarviointia.

YVA-selostuksen mukaan Itärata-hanke mahdollistaa tavaraliikenteen. YVA-selostuksessa ei kuitenkaan tavaraliikenteen osalta ole esitetty, miten tavaraliikenne liittyy muuhun rataverkkoon, ja mitä uusia ratalinjauksia liittymisestä mahdollisesti aiheutuu. Itäradan jatkosuunnittelussa tulee tavaraliikenteen mahdolliset yhteydet suunnitella ja arvioida vaikutukset.

Itäratayhtiön on valinnut jatkosuunnitteluun eli yleissuunnitelmaan laadintaan etenevän ratalinjauksen: Tarkasteluvälillä Lentorata–Backas Nikkilän eteläpuolinen linjaus (vaihtoehto NE); tarkasteluvälillä Backas–Björkdal Kuninkaanportin (vaihtoehto K) ja pistoraitteen linjaus (K+) sekä yksi tunnelilinjaus; tarkasteluvälillä Björkdal–Teuroinen Lapinjärven eteläinen linjaus (vaihtoehto LE); Tarkasteluväli Teuroinen–Koria YVA-menettelyssä on tarkasteltu yhtä linjausvaihtoehtoa, joka etenee yleissuunnitteluvaiheeseen. Porvoon kaupungilta on pyydetty kesään 2026 mennessä näkemys kaupungin kannalta parhaasta tunnelilinjausvaihtoehdosta, joka otettaisiin jatkosuunnitteluun. Tunnelivaihtoehtoista (VP2 ja P) laaditaan parhaillaan vertailua.

Porvoon kaupunki katsoo, että maanpäällisistä linjauksista on jatkosuunnitteluun valittu vähiten haittaa aiheuttava linjaus. Tämän vaihtoehdon pohjalta tulee edetä jatkosuunnitteluun maanpäällisen linjauksen osalta. Vaikutusten arvioinnin mukaan ja myös Porvoon näkökulmasta paras ja vähiten haittaa aiheuttava ratalinjaus välillä Backas-Björkdal osuudella on tunnelilinjaus niin yhdyskuntarakenteen, kestävän liikkumisen, maankäytön, luonnon, maiseman, kulttuuriympäristön sekä väestön terveyden, viihtyvyyden ja elinolojen kannalta. Tunneliasemien keskinäisestä vertailusta laadittava selvitys valmistunee kevään kuluessa. Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavaluonnoksessa on esitetty Kuninkaanportin (vaihtoehto K) ja pistoraitteen linjaus (K+) sekä kaksi

16.2.2026

tunnelivaihtoehtoa (Puistokadun vaihtoehto P ja Porvoon keskustan vaihtoehto VP3). Osayleiskaavaluonnoksen nähtävilläolo- ja lausuntoaika päättyy helmikuussa. Saapuvat mielipiteet ja lausunnot voidaan ottaa osaltaan huomioon tehtävän selvityksen lisäksi, kun Porvoon kaupunki valitsee jatkosuunnitteluun etenevää tunnelivaihtoehtoa.

Hanke aiheuttaa huolta ja epävarmuutta tulevasta, erityisesti maanpäällisten linjausten vaikutusten osalta. YVA-selostuksessa olisi ollut tarpeen kertoa tarkemmin, mitä suunnitelmissa esitetty ratalinjauskäytävä käytännössä tarkoittaa esimerkiksi niiden maanomistajien osalta, joiden kiinteistöjen alueelle ratalinjauskäytävä ulottuu. Hankkeen jatkosuunnittelun tulee edetä ripeästi ja ratalinjausta sekä sen vaikutuksia tulee tarkentaa. Myös haitallisten vaikutusten estämistä tai lieventämistä tulee tutkia lisää. Jatkosuunnittelusta sekä hankkeen etenemisestä tulee tiedottaa aktiivisesti ja osallisille tulee tarjota runsaasti tietoa ratalinjauksesta sekä mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa jatkosuunnitteluun.

Porvoon kaupunki

16.02.2026

Tillstånds- och tillsynsverket
kirjaamo(at)lvv.fi

LVV-U/20947/2026

Utlåtande om miljökonsekvensbeskrivningen av Östbaneprojektet av Östbanan Ab

Konsekvensbedömningen för Östbanan har genomförts noggrant, och deltagandet har på ett berömvärt sätt betonats under bedömningsprocessen. Konsekvensbeskrivningen är tydlig och belyser projektets sannolika betydande miljöpåverkan samt sätt att förebygga och minska skadliga effekter. Ur Borgå stads perspektiv innehåller beskrivningen fortfarande vissa brister, både i rapporterna och i konsekvensbedömningen, som måste klargöras och bedömas mer ingående i den fortsatta planeringen av järnvägslinjen.

I konsekvensbeskrivningen har man granskat naturmiljöerna tillräckligt. I den allmänna planeringsfasen av banans vidare planering måste eventuella mer detaljerade undersökningsbehov fortfarande bekräftas. Alla alternativ för anpassning kommer att ha måttliga till betydande negativa effekter på naturvärden (t.ex. ekologiska förbindelser, fragmentering av livsmiljöer, kantverkningar och förlust av areal). I Backas-Björkdal-sektionen är påverkan på naturvärdena klart mindre i tunnelalternativen än i det ovanjordiska alternativet.

Östbanans linje går genom flera grundvattenområden. Projektet kan påverka grundvattnets kvantitet, kvalitet och flöde. Påverkningarna är särskilt tydliga under byggfasen av järnvägslinjen. Påverkningarna under drift är mindre betydande och avser främst underhåll av spåren och eventuella exceptionella situationer, såsom olyckor. Konsekvensbeskrivningen identifierar i tillräcklig mån potentiella risker under byggandet, särskilt i tunnelavsnitt och sulfatjordar, och presenterar åtgärder för att mildra och förebygga påverkningarna.

Effekterna av buller och vibrationer på bostads- och fritidsbyggnader har utvärderats noggrant och åtgärder för bullerdämpning har undersökts. Enligt beskrivningen kommer effekterna och åtgärderna för att mildra dem att specificeras i den fortsatta planeringen. Bullerkartorna visar inte några rekreations- eller naturskyddsområden, såsom badstranden eller skogsskyddsområdet vid Venjärvi. Bedömningen av bullerpåverkan är ofullständig i detta avseende, och bullerbekämpning måste beaktas på ett mer effektivt sätt i den fortsatta planeringen, även i rekreations- och naturskyddsområden.

I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras kategoriskt att alla stationsalternativ i Borgå stöder utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur när det gäller transportmedel i områdena kring stationerna. Borgå stad anser att detta är ett alltför allmänt uttalande, eftersom det finns betydande skillnader mellan stationsalternativen i Borgå när det gäller till exempel samhällsstrukturens

16.02.2026

struktur och hållbara transportmedels attraktionskraft. Tunnellösningen med en station i stadens centrum skapar helt klart de bästa förutsättningarna för hållbar mobilitet och samhällsstruktur. Skillnaderna mellan de olika stationsalternativen har inte behandlats tillräckligt i detta avseende, och redogörelsen belyser inte i tillräcklig utsträckning effekterna och skillnaderna mellan de olika alternativen.

MKB-beskrivningen anger att Östbanan kommer att minska den årliga passagerartrafiken med privatbilar. Siffran i sig säger ingenting; det hade varit bra att presentera några jämförelsepunkter för minskningen. Samtidigt är uppgifterna om Östbanans effekter på biltrafikvolymerna mycket vaga (t.ex. att biltrafikvolymerna kommer att minska något i Borgåregionen). En mer detaljerad analys av Östbanans inverkan på biltrafikvolymerna på vägar som löper parallellt med järnvägen behövs för att kunna bedöma Östbanans inverkan på biltrafikförhållandena. Vid den fortsatta planeringen bör man undersöka trafikbelastningen på huvudvägarna mellan Borgå och huvudstadsregionen och tydligt belysa Östbanans inverkan på biltrafikflödet på överbelastade sträckor (huvudväg 7, huvudväg 4, Ring I, Ring III). Den jämförelse som presenteras här med det totala antalet bilresor i Helsingforsregionen verkar inte vara lämplig, eftersom effekterna av Östbanan kommer att märkas särskilt i de östra delarna av transportnätet. Det är mycket vanligt att pendla från Borgå till Helsingforsregionen. Östbanans roll för att förbättra resandet till Helsingforsregionen ur pendeltrafikens perspektiv bör lyftas fram tydligare.

De olika alternativen har inte utvärderats tillräckligt med avseende på deras inverkan på markanvändningen och samhällsstrukturen i Borgå mellan Backas och Björkdahl. Bedömningen tar inte hänsyn till den målinriktade strukturmodellen och målen i delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå, som godkändes 2024 och som fastställer huvudlinjerna för samhällsutvecklingen och på grundval av vilka utkastet till delgeneralplanen har utarbetats. Effekterna av den ovanjordiska spårdragningen (alternativ K, Kungsporten) har bedömts alltför positivt. Bedömningen tar inte tillräcklig hänsyn till att stationen ligger i utkanten av stadsstrukturen och inte stöder de principer för samhällsutveckling som valts i Borgå. Å andra sidan har de positiva effekterna av tunnelalternativen (Parkgatan-alternativet P och centrumalternativen VP3 och VP 2) underskattats. Samtidigt har man mellan Backas och Björkdahl underskattat de negativa effekterna av den ovanjordiska sträckningen (alternativ K, Kungsporten) på människors levnadsvillkor, trivsel och hälsa jämfört med effekterna av tunnelalternativen.

Konsekvensbeskrivningen tar hänsyn till nationella och regionala landskapsvärden och kulturmiljövärden i Borgåregionen. Lokala värden har i stor utsträckning förbisetts, under antagandet att de ingår i ovannämnda områden. Ingen detaljerad inventering av lokala objekt har sammanställts för denna utredning. Placeringen och riktningen för de illustrativa bilder som skapats för fotomontagen har inte markerats på kartorna, vilket gör det betydligt svårare att bedöma järnvägslinjens påverkan på landskapet. Utredningarna om kulturmiljöer och landskapet måste preciseras i den fortsatta planeringen. Konsekvenserna

16.02.2026

måste utvärderas mer ingående och detaljerade illustrationer måste utarbetas för att anpassa järnvägen till miljön.

När det gäller Borgå ådal ger bedömningen av Kungsportenalternativets (K) påverkan på landskapet och kulturmiljön inte en korrekt bild av den situation som kommer att uppstå. Höjden på järnvägsbron över Borgå å har inte specificerats eller beskrivits i rapporten. Baserat på illustrationerna är höjden betydande och läget betydligt högre än den nuvarande motorvägens väglinje. Bron kommer att synas på långt håll, ända till Saxby, där den lägre motorvägen redan är synlig. Bron kommer att vara synlig praktiskt taget hela tiden från den gamla Tavastehusvägen som löper längs ådalen, bostadsområdena vid Finnby, Karelarbyn och Kiala gård, och delvis även från Gamla Saxbyvägen och Vatajavägen. Den höga brokonstruktionen kommer troligen också att vara väl synlig från områden söder om motorvägen, såsom rekreationsområdena Borgbacken, längs ån och sågverksområdet Hattula, där staden har planer på förtättningsbyggande. Inga negativa effekter på landskapet eller bullernivåerna har bedömts i samband med den framtida markanvändningen i detta område. Utredning lämnar det något oklart om den planerade höjden på broarna användes i bullerberäkningen. Även nu är bullernivån från motorvägen hög i hela det öppna området i ådalen, i riktning mot Saxby och Gamla Borgå. När det gäller buller från vägtrafik bör man också ta hänsyn till möjligheterna att minska vägtrafikbuller vid planeringen av järnvägsanläggningar. För att motverka negativa effekter på landskapet skulle det också vara lämpligt att undersöka lösningar för skogsplantering kring järnvägslinjen i landskapsområdet Borgå ådal.

I alternativ K sticker vallarna och brokonstruktionerna som korsar Mäntsälälvägen vid Kungsportens station ut i landskapet. Även om det kommersiella byggandet i området har förändrat landskapet, skulle det vara bra att mildra eventuella nya negativa effekter genom plantering. I den gällande generalplanen har ett område reserverats för det kommersiella områdets skyddsgrönområde.

När det gäller Svartsådalens ger konsekvensbedömningen för alternativ K en alltför positiv bild av läget kring Drägsby herrgård, som anses vara en byggnadsmiljö av nationellt värde. Motorvägen avskärmar för närvarande Svartsådalens område från södra sidan av Drägsby-området. I miljökonsekvensbedömningen anges följande: "Åkröken och träden på flodbanken skymmer också utsikten från Drägsby gård. Alternativ K ligger utanför de viktigaste byområdena och de mer betydande herrgårdsmiljöerna i kulturlandskapet." I alternativ K skulle dock gården klämmas in mellan två stora transportleder, och trädgården skulle permanent separeras från den lilla dalen. Baserat på den illustrativa bilden som presenteras för Svartåns dalgång bryter järnvägsbron också visuellt ådalen, i motsats till vad som anges i rapporten.

När det gäller alternativet med lokal tågtrafik K+ tar miljökonsekvensbeskrivningen inte ställning till landskapet i Hornhattuladalen, men den broförbindelse som behövs över dalen längs ån är betydande ur

16.02.2026

landskapssynpunkt. Det är fortfarande omöjligt att göra en heltäckande bedömning av bronns inverkan på bostadsområdet Hornhattula, Borgbacken, rekreativområdet på åns östra strand och den gamla järnvägsstationen, eftersom det inte finns något detaljerat illustrativt material för objektet. En ny sträckning av Fredrika Runebergs gata kommer att gå under bron, likaså en bred förbindelse för gång- och cykeltrafik samt en dagvattenavledningsväg som stöds av ett nätverk av grönområden.

I alternativ K+ kommer den nya tågstationen för närtåg väster om den gamla stationen att ligga ganska högt upp. Byggandet i enlighet med den illustrativa bilden har ännu inte planerats för området, och lösningen kräver ytterligare utredning på grund av osäkerheter rörande exempelvis mark- och kulturmiljöskydd. Om byggandet är möjligt kan det minska järnvägens påverkan på landskapet. Effekterna i detta fall beror på nybyggandet i området. Alternativet K+ kommer sannolikt också att påverka landskapet i runt Kiala gård, även om detta inte kan fastställas utifrån planeringsmaterialets allmänna karaktär. Dessutom har alternativ K+ landskapsmässiga konsekvenser vid Hornhattulavägen, där en ny bro behövs nära den nuvarande plankorsningen. Ingen detaljerad landskapsutvärdering har heller genomförts för detta område.

Enligt MKB-beskrivningen kommer Östbaneprojektet att möjliggöra godstransporter. I beskrivningen förklaras dock inte hur godstrafiken kommer att kopplas till resten av järnvägsnätet eller vilka nya järnvägslinjer som kan komma att behövas för denna koppling. I den fortsatta planeringen av Östbanan måste potentiella godstransportförbindelser planeras och deras effekter bedömas.

Östbanan Ab har valt följande sträckning för vidare planering, dvs. för utarbetandet av en översiktsplan: Under granskningsperioden var följande alternativ aktuella: granskningsavsnittet Flygbanan–Backas, södra Nickby (alternativ NE); i granskningsavsnittet Backas–Björkdal Kungsporten (alternativ K) och sidospårsträckningen (K+) samt en tunnelsträckning; i granskningsavsnittet Björkdal–Teuroinen, södra Lapträsk (alternativ LE); I miljökonsekvensbedömningen för sträckan Teuroinen–Koria har ett alternativ granskats, som kommer att gå vidare till den allmänna planeringsfasen. Borgå stad ombeds före sommaren 2026 presentera stadens synpunkt på det bästa alternativet för tunnelsträckningen, som skulle tas med i den fortsatta planeringen. En jämförelse mellan tunnelalternativen (VP2 och P) håller för närvarande på att utarbetas.

Borgå stad anser att den sträckning som orsakar minst störningar har valts ut bland de ovanjordiska sträckningarna för vidare planering. Baserat på detta alternativ bör ytterligare planering fortsätta kring den ovanjordiska linjeföringen. Enligt konsekvensbedömningen och även ur Borgås perspektiv är den bästa och minst störande sträckningen, när det gäller samhällsstruktur, hållbara transporter, markanvändning, natur, landskap, kulturmiljö samt befolkningens hälsa, komfort och levnadsvillkor, en tunnelsträckning mellan Backas och Björkdal. En utredning som jämför tunnelbanestationer förväntas vara klar under

16.02.2026

våren. I utkastet till delgeneralplan för de centrala stadsområdena presenteras Kungspporten (alternativ K) och stickspårsträckningen (K+) samt två tunnelförslag (Parkgatan-alternativet P och Borgå centrum-alternativet VP3). Perioden då utkastet till delgeneralplan är framlagt och kan kommenteras avslutas i februari. De inkomna åsikterna och uttalandena kan beaktas utöver rapporten när Borgå stad väljer tunnelloösningen för vidare planering.

Projektet väcker oro och osäkerhet om framtiden, särskilt när det gäller påverkan av de ovanjordiska sträckningarna. Miljökonsekvensbeskrivningen borde ha innehållit mer detaljerad information om vad den föreslagna järnvägskorridoren skulle innebära i praktiken, till exempel för markägare vars fastigheter ligger inom korridoren. Den vidare planeringen av projektet måste fortskrida snabbt, och sträckningen samt dess konsekvenser måste specificeras mer detaljerat. Det behövs också ytterligare utredningar om hur man kan förebygga eller mildra skadliga effekter. Det bör finnas en aktiv kommunikation om den fortsatta planeringen och projektets framsteg, och intressenterna bör få tillräcklig information om sträckningen och möjligheter att delta i och påverka den fortsatta planeringen.

Borgå stad

Seuraavat dokumentit on allekirjoitettu tiistai 17. helmikuuta 2026



Lausunto Itäradan YVA-
selostuksesta_Porvoo_16022026.pdf
(119414 byte)
SHA-512: 99b80b0901ae5676147cd83ea60e894c6533b
1eef394c909a1bf6ec512db3924fe5ac665cea18f9dc59
78d0e3e587a68116c76ce7d09f74fc4abccce0f920a837



Utlåtande om
miljökonsekvensbeskrivningen av
Östebaneprojekt_16022026.pdf
(119874 byte)
SHA-512: e20e037e654599f6eab9f1f1dd6d97587c779
d924ece6db5537c844ac0d9238e7f5aec8b991f0c08916
d33975a42133fb598a90e30eede74de7afca5286a821f

Allekirjoitukset

17.2.2026 12.51.32 (CET)

**Jani Mikael Pitkäniemi**

jani.pitkaniemi@porvoo.fi
Allekirjoitettu eID: llä (Finnish Trust Network)

17.2.2026 10.58.30 (CET)

**Roope Teuvo Markus Lenkkeri**

roope.lenkkeri@porvoo.fi
Allekirjoitettu eID: llä (Finnish Trust Network)



Allekirjoituksen on sertifioinut Assently

**Lausunto Itäradan YVA selostuksesta Porvoo 16022026**

Tämän tositteen aitouden varmistaminen voidaan tehdä skannaamalla oheinen QR-koodi. Voit tehdä tämän myös käymällä
<https://app.assently.com/case/verify>
SHA-512:
fdd2b29e1562911b0c51355be3edbd6ae8865884c28d76c00d8493618d145ae0a87c2d9950dee059fb7d0c03cae3c1611a90f43973f56b51b26c7b9d054e6
989

**Tästä tositteesta**

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu Assently E-Sign -palvelussa. Palvelun tarjoaa Assently AB, yrittysrekisterinumero 556828-8442, Ruotsi.

Itäradan YVA-selostus / lausunto Lupa- ja valvontavirastolle

Ympäristöterveysjaosto 19.02.2026 § 16
2510/11.05.02.08/2024

Valmistelu ja lisätiedot
terveydensuojelusuunnittelija Maarit Lönnroth
etunimi.sukunimi@porvoo.fi

Lupa- ja valvontavirasto pyytää terveydensuojeluviranomaisen lausuntoa Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lupa- ja valvontavirasto toimii YVA-menettelyssä yhteysviranomaisena. Lausunto pyydetään toimittamaan 13.3.2026 mennessä osoitteen kirjaamo@lvv.fi. Asian diaarinumero on **LVV-U/20947/2026**.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus liitteineen on nähtävillä sähköisesti ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa www.ymparisto.fi/itarata-yva.

Lausunnossa pyydetään kiinnittämään huomiota erityisesti seuraaviin asioihin edustamanne viranomaistahon näkökulmasta:

- näkemyksenne hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista
- ympäristön nykytilan kuvauksen riittävyys ja suunniteltujen selvitysten kohdentuminen todennäköisesti merkittäviin vaikutuksiin
- suunniteltujen selvitysten yhteensovittamisen mahdollisuudet muihin menettelyihin
- hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja niihin rinnastettavat päätökset.

Itärata on Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksisraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulassa/Vantaalla ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Tuusula, Vantaa, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi ja Kouvola. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Ratayhteyden pituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus sisältää arvion hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista. Selostuksessa on kuvattu kunkin vaikutuslajin osalta alueen nykytila, arvio vaikutuksista sekä keinoja haitallisten vaikutusten estämiseksi ja vähentämiseksi.

Tässä lausunnossa on käsitelty erityisesti ihmisten elinoloihin ja terveyteen sekä pohjavesiin kohdistuvia vaikutuksia itä-Uudellamaalla.

YVA-selostuksessa on käsitelty ja vertailtu useita linjausvaihtoehtoja. Jatkosuunnitteluun on valittu arvioinnissa esiin tulleiden vaikutusten perusteella seuraavat vaihtoehdot:

Lentorata–Backas

Jatkosuunnitteluun on valittu Nikkilän eteläpuolinen linjaus (vaihtoehto NE). Vaihtoehto on pituudeltaan ja matka-ajaltaan lyhin, ja sillä on vähiten vaikutuksia ihmisiin sekä luontoon. Vaihtoehto on yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kannalta myönteisin vaihtoehto.

Backas–Björkdal

Jatkosuunnitteluun on valittu Kuninkaanportin (vaihtoehto K) ja pistoraiteen linjaus (K+) sekä yksi tunnelilinjaus. Tunnelissa kulkevat vaihtoehdot vähentävät altistuvia melulle ja tärinälle maanpäällisiin vaihtoehtoihin nähden, mutta siirtävät ympäristörisikin painopistettä pohjavesitekniseen hallintaan. Porvoon kaupungilta on pyydetty keuhkokuumeeseen 2026 mennessä näkemys kaupungin kannalta parhaasta tunnelilinjausvaihtoehdosta, joka otettaisiin jatkosuunnitteluun.

Björkdal–Teuroinen

Jatkosuunnitteluun on valittu Lapinjärven eteläinen linjaus (vaihtoehto LE). Vaihtoehdolla on vähiten haittavaikutuksia ihmisiin ja se aiheuttaa pienimmät haitat luonnolle. Lapinjärven molemmat vaihtoehdot ovat yhdyskuntarakenteen ja maankäytön sekä pinta- ja pohjavesivaikutusten osalta parempia kuin Myrskylän vaihtoehto. Valittu vaihtoehto mahdollistaa tulevaisuudessa useampia asemapaikkoja (Koskenkylä, Lapinjärvi, Elimäki), tukee itäisen rantaradan linjausta ja mahdollistaa Lahti–Loviisa-radan hyödyntämisen helpoimmin.

Teuroinen–Koria YVA-menettelyssä on tarkasteltu vain yhtä linjausvaihtoehtoa

Suosittelut toimenpiteet terveysvaikutusten lieventämiseksi (melu, tärinä, runkomelu) ovat melusteet ja -vallit herkkiin kohtiin, hiljaiset kiskoprofiilit ja säännöllinen hionta, alusrakenteen runkome-lun vaimennuselementit, nopeus- ja ajoitus herkissä yöjaksoissa, työnaikaisen melun rajoitukset ja tiedotus.

Pohjavesien suojelemiseksi esitetään I/II-luokan alueilla kaksinkertainen suojaus (polttoaineet/kemikaalit), hulevesien esikäsitteily (laskeutus/öljynerotus), tiivis injektointi tunneliosuuksilla ja vuotovesien mittausta alenemaseuranta sekä työnaikainen vesienhallintasuunnitelma (selkeät sulku-/valumapolut).

Viihtyvyyteen vaikuttavat päätekijät ovat:

- Melu ja runkomelu (erityisesti ulkoilu- ja asuinalueilla)
- Maisemavaikutukset (maanpäälliset linjat vs. tunnelilinjat)
- Virkistysreittien ja alueiden pirstoutuminen tai kulkuyhteyksien muuttuminen
- Hoito- ja oppilaitosrakennusten lähiympäristön rauhallisuus

- Rakentamisen aikaiset häiriöt (liikenne, pöly, tärinä, louhekuljetukset – korostuu tunnelien suuaukoilla)

Viihtyvyyden kannalta edullisimpia ovat vaihtoehdot, jotka:

- Sijoittuvat mahdollisimman kauas asutuksesta ja hoitolaitoksista
- Kulkevat tunnelissa kaupunki- ja kyläalueilla
- Välttävät virkistys- ja ulkoilualueiden katkaisemista
- Säästävät luonnonrauha-alueita ja maisemallisesti arvokkaita näkymiä

Jatkosuunnitteluun valitut linjat ovat YVA-aineiston mukaan viihtyvyyden kannalta suhteellisesti parhaat kompromissit.

Ympäristöterveydenhuollon päällikkö:

Ympäristöterveysjaosto päättää antaa asiasta seuraavan lausunnon:

YVA-selvitys on kattava ja hyvin laadittu.

Ympäristöterveysjaosto katsoo, että vaihtoehdoista tulisi valita se, jolla vähiten vaikutuksia asuin- ja oleskelutilojen sekä niihin liittyvien ulkoalueiden meluun ja tärinään. Tiheästi asutulla alueella tunnelivaihtoehto on tästä syystä suositeltava. Myös haja-asutusalueella tulee rata ja radan melusuojaukset toteuttaa niin, että asumisterveysasetuksen toimenpiderajat melulle eivät asuntojen sisätiloissa ylity.

Tärinälle ei ole toimenpiderajoja. Rakentamisen aikainen sekä radan toiminnan aikainen tärinä eivät saa vaurioittaa rakennusten tai kunnallistekniikan rakenteita niin, että terveyshaittaa aiheutuisi. Erityisesti on otettava huomioon talous- ja jätevesiverkosto sekä rakenteiden tiiviys.

Yhteiskunnan vedenhankinnan kannalta tärkeät pohjavesialueet eivät saa vaarantua veden riittoisuuden tai laadun osalta hankkeen toteutuksen tai käytön aikana. Suunnittelussa on syytä käydä neuvotteluja vesihuoltolaitosten kanssa, joilla on pohjavedenottoa vaikutusalueella. Hankkeen toteutuksessa tulisi olla ennalta suunnitellut menetelytavat tilateisiin, joissa pohjavesi on suojauksista huolimatta uhattuna.

Ympäristöterveysjaosto muistuttaa myös, että haja-asutusalueen yksityiskiinteistöllä on käytössä talousvesikaivoja, jotka myös on syytä kartoittaa ja ottaa huomioon hankkeen vaikutusalueella.

Ympäristöterveysjaostolla ei ole asiasta muuta huomautettavaa.

Porvoon kaupunki

Ote pöytäkirjasta

Ympäristöterveysjaosto

§ 16

19.02.2026

Päätös:
Ehdotus hyväksyttiin.

Otteen oikeaksi todistaa 13.03.2026

Riitta Nieminen
toimistosihteeri

**** Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu ****

Porvoon kaupunki

Ote pöytäkirjasta

Ympäristöterveysjaosto

§ 16

19.02.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 16

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa ei saa hakea muutosta.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §.



Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Lupa- ja valvontavirasto pyytää lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA). Ympäristövaikutusten arviointiselostus liitteineen on nähtävillä sähköisesti ympäristöhallinnon verkkosivuilla suomeksi osoitteessa ymparisto.fi/itarata-yva. Lupa- ja valvontavirasto toimii YVA-menettelyssä yhteysviranomaisena. Lausuntoa pyydetään 13.3.2026 mennessä osoitteeseen kirjaamo@lvv.fi tai postitse osoitteeseen Lupa- ja valvontavirasto, PL 20, 13035 LVV. Lausunnossa pyydetään viittaamaan diaarinumeroon LVV-U/20947/2026.

Itärata on Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulassa/Vantaalla ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola -rataan. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Tuusula, Vantaa, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi ja Kouvola.

YVA-selostuksessa käsitellään useita linjausvaihtoehtoja. Ratayhteyden kokonaispituus on vaihtoehdoista riippuen enimmillään 118 kilometriä. Ympäristövaikutuksia arvioidaan myös vertailuvaihtoehdossa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta, mutta nykyinen rataverkko parannetaan hyväksytyillä hankkeilla, ja Lentorata sekä digirata oletetaan rakennetuiksi. Lentoradan rakentaminen on edellytys Itäradan toteutumiselle. Linjausvaihtoehtojen tarkemmat kuvaukset on esitetty YVA-ohjelmassa.

Asian on valmistellut erityisasiantuntija Petra Isotalo, p. 044 371 9467.

Päätös

Päijät-Hämeen liitto antaa lausunnon Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, vaikka ratahanke ei sijoitu Päijät Hämeen alueelle. Toteutuessaan hanke vaikuttaa merkittävästi Päijät-Hämeen saavutettavuuteen, raideliikenneyhteyksiin ja kilpailukykyyn. Päijät-Hämeen liitto näkee, että YVA selostus ei anna riittävää kuvaa hankkeen kokonaisvaikutuksista ja vaikutuksista Päijät-Hämeessä, eikä



Vt. maakuntajohtaja

13.03.2026

§ 14/2026

vaikutuksia ei ole arvioitu tasapuolisesti radan koko vaikutusalueella.

Päijät-Hämeen liitto on antanut vuonna 2024 lausunnon Itäradan YVA-ohjelmasta. Lausunnossa on kannatettu 0+ vertailuvaihtoehdon arviointia ja nostettu esiin vertailuvaihtoehtoon liittyvien selvitysten tarkastelun merkitys sekä vaihtoehtokustannusten arvioinnin tärkeys. Lausunnossa on todettu, että Itäradan arvioidut kustannukset ovat huomattavan suuret suhteessa hankkeen tuottamiin matka-aikasäästöihin.

Vaihtoehdon 0+ arviointia täydennettävä

Keskeinen puute YVA selostuksessa on vertailuvaihtoehdon 0+ käsittely. Selostuksessa ei ole esitetty vertailuvaihtoehdolle vastaavan taseisia lähtötietoja, vaikutusarvioita eikä liikenteellisiä tarkasteluja kuin Itäradan linjausvaihtoehdoille. Tämä estää vaihtoehtojen tasapuolisen vertailun.

Väylävirasto sekä Uudenmaan ja Päijät-Hämeen liitot ovat laatineet vuonna 2022 Kerava-Lahti-Kouvola aluevaraus selvityksen uuden raideparin sijoittamisesta nykyisen radan yhteyteen. Lisäksi Päijät-Hämeen liitto sekä Lahden ja Heinolan kaupungit ovat laatineet selvityksen idän suunnan raideyhteyksistä (2022), jossa käsitellään myös Lahden oikoradan nopeudennoston mahdollisuuksia pitkällä aikavälillä.

Arviointiselostuksessa on tuotu esille, että vertailuvaihtoehdon 0+ toteutuessa, Lahden aluerakenteellinen asema säilyisi ennallaan. Vertailuvaihtoehdon 0+ oletuksena on kuitenkin ollut Lentoradan toteutuminen, joka lyhentäisi Lahden ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisen matka-ajan kaukoliikenteellä alle 40 minuuttiin nykyisestä 55–66 minuutista. Nykyinen vaihdollinen yhteys muuttuisi kaukoliikenteellä vaihdottomaksi, ja matka-aika lentoasemalle lyhentyisi kolmanneksella. Matka-ajan lyhentymisellä on merkittävät aluerakenteelliset vaikutukset Lahden alueelle, jotka on syytä tunnistaa.

Rataverkon kehittämisen kokonaiskuva huomioitava

Itäradan vaikutukset ulottuvat laajalle. Päijät-Hämeen liitto pyytää huomioimaan Itäradan vaikutusten ja kannattavuuden arvioinnissa rataverkon kokonais kuvan ja muut kehittämishankkeet. Tähän liittyy oleellisesti Savon oikorata



Vt. maakuntajohtaja

13.03.2026

§ 14/2026

välillä Lahti-Heinola-Mikkeli, joka sisältyy Väyläviraston pitkän aikavälin näkemykseen siitä, miten maankäytössä tulee varautua pitkällä aikavälillä rataverkon kehittämiseen (ks. liite 1). Savon oikoradan ajantasaisuusselvityksessä (Väylävirasto 2025; luonnos) esitetty oikoradan kustannusarvio on noin 1,4 miljardia euroa ja matka-aikasäästö 40 minuuttia. Oikorata tukeutuu Lahden ja Heinolan välillä nykyiseen rataa, jonka peruskorjauksesta ja kehittämistarpeista Väylävirasto laatii parhaillaan selvitystä.

Päijät-Hämeen liitto painottaa edelleen tarvetta arvioida, miten nykyisiä ratoja parantamalla saataisiin vastaavat hyödyt kuin Itäradalla. Väyläviraston julkaisussa 15/2020 todetaan, että Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisessä nykyisen radan parantaminen on H/K-suhteeltaan paras vaihtoehto. Lisäksi Väyläviraston selvityksessä 15/2019 todetaan, että Lahti-Heinola-Mikkeli-rata on H/K-suhteeltaan parempi kuin Itärata-hankkeessa suunniteltu Porvoo-Kouvola-yhteys. Niukkenevien resurssien maailmassa tulisi arvioida mahdollisimman laajasti myös Itäradan toteuttamisen vaihtoehtokustannukset.

Savon oikoradan toteutuessa se toisi noin 40 minuutin matka-aikasäästön Savon radalle esimerkiksi Mikkeliin ja Kuopioon. Tällöin myös kaukojunayhteys Lahden ja Pieksämäen kautta Jyväskylään olisi yhtä nopea kuin nykyinen yhteys Tampereen kautta.

Kaukojunien siirtyessä Lahden oikoradalta Itäradalle myös yhteydet Itä-Suomesta Kouvolan ja Riihimäen kautta Länsi-Suomeen heikentyvät. Riihimäelle vuonna 2017 valmistunut kolmioraide mahdollistaa vaihdottoman henkilöliikenteen Itä- ja Länsi-Suomen välillä Lahden ja Riihimäen kautta.

Itäradan liikenneselvityksen (2023) mukaan valtakunnallisten joukkoliikennematkojen määrä kasvaa 23 800 matkalla vuodessa suhteessa vertailuvaihtoehtoon, jossa Itärataa ei toteuteta. Tämä tarkoittaa Suomen rataverkolle siis keskimäärin noin 65 matkaa vuorokaudessa lisää. Rautateiden henkilöliikenteessä tehtiin vuonna 2024 noin 84,6 miljoonaa matkaa.

Kielteisiä vaikutuksia Päijät-Hämeessä

Itärata-hankkeen yhtenä tavoitteena on yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin.



Samaan aikaan uhkana on nopean kaukojunaliikenteen lakkaaminen yhdeltä Suomen suurimmilta kaupunkiseuduilta. Lahden seudun väestömäärä on lähes 3,5-kertainen verrattuna Porvoon seudun asukasmäärään.

Euroopan laajuudessa liikenneverkossa (TEN-T) Kerava–Lahti–Kouvola raideyhteys on osa Euroopan laajuista liikenteen ydinverkkoa sekä tavaraliikenteen että henkilöliikenteen osalta. Lisäksi Lahti on yksi Suomen seitsemästä kaupunkisilmukohdasta yhdessä Helsingin, Turun, Tampereen, Oulun, Kuopion ja Jyväskylän kanssa. Kaikki TEN-T-verkon mukaiset kaupunkisilmukohdat ovat myös MAL-kaupunkiseutuja. Nopean junayhteyden poistuminen heikentäisi Lahden seudun ja koko Päijät-Hämeen elinvoimaa, liikkumismahdollisuuksia sekä kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta.

Kielteisiä vaikutuksia Helsingin seudulla

Lahti on osa Helsingin työssäkäyntialuetta, johon raideliikenteen palvelutason lasku myös vaikuttaisi, kuten esimerkiksi Uudenmaan liitto on todennut YVA-ohjelmasta antamassa lausunnossaan. Arviointiselostuksessa ei ole lainkaan arvioitu sitä, että nopeiden junayhteyksien poistuminen Lahden ja Helsingin seudun väliltä lisäisi henkilöautoliikenteen määrää ja tieliikenteen päästöjä.

Itäradan liikenneselvityksessä on todettu, että Helsingin seudun työssäkäyntialueen sisäisten joukkoliikennematkojen määrä pienenee 102 500 matkalla ja henkilöautomatkoja tehdään 59 100 matkaa enemmän, kun Lahden pendelöinnissä osa matkustajista siirtyy kaukojunista henkilöautoon palvelutason heikentyessä. Asia on tärkeä tunnistaa myös osana ympäristövaikutusten arviointia.

Yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden arviointi

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana on laadittu Itäradan alustavaa yleissuunnitelmaa ja hankearviointia. Traficom on julkaissut kuulutuksen ratilain (110/2007) mukaisen Itärata Oy:n yleissuunnitelman aloittamisesta 9.3.2026. Päivitettyä kustannusarviota ei kuitenkaan ole esitetty osana YVA-selostusta, vaan edellinen 1,6–3,0 miljardin euron kustannusarvio on esitetty yli kaksi vuotta sitten tammikuussa 2024. Tämä vaikeuttaa radan vaikutusten arviointia suhteessa yhteiskuntataloudelliseen



Vt. maakuntajohtaja

13.03.2026

§ 14/2026

kannattavuuteen ja vaihtoehtokustannuksiin ja heikentää suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin läpinäkyvyyttä ja legitimizeettiä.

Juha Hertsi
Vt. maakuntajohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.



Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

Rautateiden kehittämiseen varautuminen maankäytössä - Väyläviraston näkemys maankäytön varautumistarpeista



Väylävirasto
Trafikledsverket

- Kaksoisraide**
 - Salo–Turku
 - Turku–Toijala
 - Tampere–Jyväskylä
 - Lielähti, Tampere–Kokemäki
 - Lielähti, Tampere–Liminka
 - Oulu–Kemi
 - Kemi–Kolari
 - Kemi–Kemijärvi
 - Kouvola–Siilinjärvi
 - Luumäki–Parikkala
 - Kokkola–Ykspihlaja
 - Juurikorpi–Kotka
- Kolme raidetta**
 - Tampere–Lielähti
 - Liminka–Oulu
- Neljä raidetta**
 - Leppävaara–Kirkkonummi
 - Kerava–Tampere
 - Kerava–Kouvola
- Kuusi raidetta**
 - Helsinki–Kerava
- Muu verkko**
- Varautuminen lisäkohtauspaikkoihin ja/tai kaksoisraideosuuksiin**
- Uusi ratayhteys**
 - Espoo–Salo
 - Helsinki–Tallinna
 - Lentorata
 - Itärata, Kerava–Porvoo–Kouvola
 - **Heinola–Mikkeli**
 - Tampereen läntinen oikorata
 - Merenkurkun yhteys
 - Rovaniemi–Sodankylä
 - Kolari–Kittilä–Sodankylä
 - Kemijärvi–Sodankylä
- Kolmioraiteet**
 - Vantaa (kehäradalta pohjoiseen)
 - Toijala, Akaa (Turun suunta, päärata etelä)
 - Oulu (Kontionmäen suunta, päärata etelä)
 - Imatra (Lappeenrannan suunta, raja)
 - Luumäki (Vainikkala–Lappeenranta-välille)
 - Lohja (Espoo–Salo-rataan liittyen, Espoo–Lohja-välille)
 - Kuopio (Sorsasalosta pohjoiseen)
 - Seinäjoki (Vaasa–Kokkola-välille)
 - Kemi (Laurila–Tornio ja Laurila–Rovaniemi -väleille)
 - Tampere (Pori–Seinäjoki ja Pori–Helsinki -väleille)



Huom. Kartta ei kuvaa näkemystä rataverkon tämän hetken tarpeista vaan katse on pitkällä tulevaisuudessa.

3.12.2025

LIITE 1. Väyläviraston kartta osoittaa selkeästi, kuinka Savon oikorata Lahdesta Heinolan kautta Mikkeliin parantaa Etelä- ja Pohjois-Savon, Kainuun ja jopa Jyväskylän kaupunkiseudun saavutettavuutta. Rata lyhentää matka-aikaa Savon radan suuntaan 40 minuuttia. (Kuva: [Väylävirasto](#) 2025).



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
09.03.2026

Sipoon kunnan lausunto Itärata Oy:n Itärataa koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta / Sibbo kommuns utlåtande gällande miljökonsekvensbeskrivning för Östbanan Ab:s Östbana

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 09.03.2026 § 52

529/08.00.00.00/2023

Valmistelija / Beredare: Yleiskaavoittaja / Generalplanläggare Miika Norppa, miika.norppa@sipoo.fi

Sipoon kunnan lausunto Itärata Oy:n Itärataa koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Lupa- ja valvontavirasto pyytää Sipoon kunnalta lausuntoa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, joka koskee Itärata Oy:n Itärata-hanketta välillä Vantaa-Kouvola.

Lausunnot tulee toimittaa Lupa- ja valvontaviraston kirjaamoon osoitteeseen kirjaamo@lvv.fi tai postitse osoitteeseen Lupa- ja valvontavirasto, PL 20, 13035 LVV kuulutuksessa ilmoitettuna aikana, viimeistään 13.3.2026. Lausunnossa pyydetään viittaamaan diaarinumeroon LVV-U/20947/2026.

Lausunnossa pyydetään kiinnittämään huomiota erityisesti seuraaviin asioihin:

- näkemyksenne hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista
- ympäristön nykytilan kuvauksen riittävyys ja suunniteltujen selvitysten kohdentuminen todennäköisesti merkittäviin vaikutuksiin
- suunniteltujen selvitysten yhteensovittamisen mahdollisuudet muihin menettelyihin
- hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja niihin rinnastettavat päätökset

Ympäristövaikutusten arviointiselostus liitteineen on nähtävillä sähköisesti ympäristöhallinnon verkkosivuilla suomeksi osoitteessa ymparisto.fi/itarata-yva ja ruotsiksi osoitteessa miljo.fi/ostbana-mkb.

Hankkeen kuvaus

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itäradan kokonaispituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa Itärata Oy.

YVA-menettelyssä arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri tarkasteluväleillä on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja.



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
09.03.2026

Vaihtoehtoja ja tarkasteluvälejä on tarkennettu ja osittain suunniteltu uudelleen sen jälkeen, kun YVA-ohjelma oli nähtävillä vuonna 2024.

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)

Sipoon kunnan lausunto

Esitetyt ratalinjaukset ovat Sipoon oikeusvaikutteisten yleis- ja osayleiskaavojen vastaisia. Sipoon kunta esittää pohdittavaksi, olisiko Itäratahankkeen edistämisen sijaan tarkoituksenmukaisempaa panostaa olemassaolevan Helsinki-Kouvola-ratayhteyden parantamiseen, mikäli yhteyden nopeuttamiselle arvioidaan olevan todellista tarvetta. Lähijunaliikennettä Porvooseen voisi niin ikään kehittää olemassaolevaa rataa parantamalla.

Mikäli Itärata päätetään rakentaa, Sipoon kunta edellyttää, että rata toteutetaan kokonaan maanalaisena yhteytenä. Itärata ei saa estää tai haitata maankäytön suunnittelua Sipoon kunnan alueella tai kunnan kannalta tärkeiden maankäytöllisten hankkeiden toteuttamista.

Sipoon kunta suunnittelee yhdyskuntarakennettaan sekä Talman ja Nikkilän taajamia Kerava-Nikkilä-radana (KeNi-rata) lähijunaliikenteen varaan. KeNi-radana henkilöjunaliikenteen käynnistämisestä on laadittu liikennöintisuunnitelma ja radasta aluevaraussuunnitelma. Liikennöintisuunnitelman päivitys alkoi vuonna 2025 yhteistyössä Sipoon kunnan, Keravan kaupungin, HSL:n ja Väyläviraston kanssa. Liikennöintisuunnitelman päivitystä seuraavat esiselvitys ja ratasuunnittelu. KeNi-rata on osa Helsingin seudun kuntien ja valtion välistä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimusta vuosille 2024–2035, ja se on mainittu MAL-sopimuksessa investointihankkeena vuosille 2028–2031. Liikenne radalla voisi käynnistyä 2030-luvun alkupuoliskolla. Sipoo tavoittelee KeNi-radalle asemia sekä Talmaan että Nikkilään. Itäradalle ei yhdessäkään vaihtoehdossa ole osoitettu asemaa Talmaan, ja jää epäselväksi, miten Itärata vaikuttaisi KeNi-radana toteutumiseen. Esitetyistä Itäradana linjausvaihtoehdoista kolmella on maankäytöllisesti kielteisiä vaikutuksia Nikkilän taajama-alueella asuntorakentamisen ja virkistysmahdollisuuksien kehittämisen kannalta.

Sipoon kunta suunnittelee myös datakeskusta Stormoskärretin alueelle. Sipoon kunnanhallitus on päättänyt (10.06.2024 § 187) datakeskuksen kaavoituksen aloittamisesta. Kaksi esitetyistä Itäradana linjausvaihtoehdoista sijoittuu datakeskuksen aluevarauksen alueelle.



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
09.03.2026

Valmisteilla olevassa Sipoon yleiskaava 2050:ssä tarkastellaan myös nk. Savijärven tai Stormossan työpaikka-alueen laajentamista alueella, jolle yksi linjausvaihtoehdoista on vedetty.

Linjausvaihtoehdoista kaikki paitsi yksi halkovat Sipoon kylä- ja haja-asutusalueita, maa- ja metsätalousalueita ja uhkaavat kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia sekä kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaita alueita. Maanpäälliset linjaukset katkovat myös viheryhteyksiä ja haittaavat eläinten liikkumista. Osa linjausvaihtoehdoista uhkaa arvokkaiksi todettuja luontokohteita. Myös tunneliosuuksilla ja kokonaan tunneloidulla radalla olisi ilmanottokuilujen kautta maanpinnalle ulottuvia vaikutuksia.

Mikäli ratahanke toteutetaan, sen haitat Sipoon keskusta-, taajama-, kylä-, haja- ja vapaa-ajan asutukselle, elinkeinotoiminnalle, maa- ja metsätaloudelle, arvokkaille luontoalueille, pinta- ja pohjavesille, virkistykselle, eläinten liikkumiselle sekä kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaille alueille on minimoitava.

Sipoon kunnan huomiot Itäradan eri linjausvaihtoehdoista

Vaihtoehto AK halkoo voimassa olevan, oikeusvaikutteisen yleiskaavan kyläalueita Etelä-Paippisten eteläosassa sekä voimassa olevan, oikeusvaikutteisen Linnanpellon osayleiskaavan kyläalueita. Molemmilla kyläalueilla on runsaasti olemassa olevaa rakennuskantaa, joten kyläalueiden keskeltä vedetty rata synnyttäisi kyseisillä kyläalueilla asukkaille merkittävän estevaikutuksen ja pirstoisi vanhoja kyläyhteisöjä. Rata aiheuttaisi myös muita haittoja, kuten melun, tärinän sekä liikenneturvallisuusriskien lisääntymistä. Rata merkitsisi myös tilojen, kiinteistöjen ja rakennusten lunastuksia sekä rakennusten purkamisia sen linjauksella sijaitsevilla kyläalueilla. Sipoon kunta katsoo, että Itärataa ei tule linjata kyläalueiden halki.

Vaihtoehto AK sijoittuu Linnanpellon osayleiskaavan rajalla aivan yleiskaavan viheryhteyden tuntumaan.

Vaihtoehto AK sijoittuu Linnanpellon osayleiskaavassa olevan luo-alueen päälle. Sipoon kunta katsoo, että luonnoltaan arvokkaat alueet tulee huomioida Itäradan suunnittelussa.

Vaihtoehto AK potentiaalisesti uhkaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi vuonna 2025 valmistuneessa Sipoon yleiskaava 2050:n kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksessä tunnistettua Linnanpellon alueen rakennuskantaa. Vaihtoehto AK halkoo myös kyseisessä rakennusperintöselvityksessä maisemallisesti arvokkaiksi tunnistettuja alueita. Sipoon kunta katsoo, että Itärata ei saa vaarantaa Sipoon kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennuskantaa ja maisemia.

Vaihtoehto SP halkoo vaihtoehto AK:n tavoin voimassa olevan yleiskaavan kyläalueita Etelä-Paippisten eteläosassa sekä voimassa olevan Linnanpellon osayleiskaavan kyläalueita. Molemmilla kyläalueilla on runsaasti olemassa olevaa rakennuskantaa, joten kyläalueiden keskeltä vedetty rata synnyttäisi kyseisillä kyläalueilla asukkaille merkittävän



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
09.03.2026

estevaikutuksen ja pirstoisi vanhoja kyläyhteisöjä. Rata aiheuttaisi myös muita haittoja, kuten melun, tärinän sekä liikenneturvallisuusriskien lisääntymistä. Rata merkitsisi myös tilojen, kiinteistöjen ja rakennusten lunastuksia sekä rakennusten purkamisia sen linjauksella sijaitsevilla kyläalueilla. Sipoon kunta katsoo, että Itärataa ei tule linjata kyläalueiden halki.

Vaihtoehto SP sijoittuu Linnanpellon osayleiskaavan rajalla yleiskaavan viheryhteyden päälle vaikeuttaen näin eläinten liikkumista alueella. Sipoon kunta katsoo, että viheryhteyksien säilymisen varmistaminen tulee olla Itäradan suunnittelun lähtökohtana.

Vaihtoehto SP sijoittuu Linnanpellon osayleiskaavassa olevan luo-alueen tuntumaan. Sipoon kunta katsoo, että luonnoltaan arvokkaat alueet tulee huomioida Itäradan suunnittelussa.

Vaihtoehto SP potentiaalisesti uhkaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi vuonna 2025 valmistuneessa Sipoon yleiskaava 2050:n kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksessä tunnistettua Linnanpellon alueen rakennuskantaa. Vaihtoehto SP halkoo myös kyseisessä rakennusperintöselvityksessä maisemallisesti arvokkaiksi tunnistettuja alueita. Linjaus halkoo valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY) määriteltyä Suurta Rantatietä (Vanha Kuninkaantie). Sipoon kunta katsoo, että Itärata ei saa vaarantaa Sipoon kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennuskantaa ja maisemia.

Vaihtoehto SE halkoo voimassa olevan yleiskaavan kyläalueita Etelä-Paippisten eteläosassa sekä Hagalundin alueella. Molemmilla kyläalueilla on runsaasti olemassa olevaa rakennuskantaa, joten kyläalueiden keskeltä vedetty rata synnyttäisi kyseisillä kyläalueilla asukkaille merkittävän estevaikutuksen ja pirstoisi vanhoja kyläyhteisöjä. Rata aiheuttaisi myös muita haittoja, kuten melun, tärinän sekä liikenneturvallisuusriskien lisääntymistä. Rata merkitsisi myös tilojen, kiinteistöjen ja rakennusten lunastuksia sekä rakennusten purkamisia sen linjauksella sijaitsevilla kyläalueilla. Sipoon kunta katsoo, että Itärataa ei tule linjata kyläalueiden halki.

Vaihtoehto SE halkoo voimassa olevan yleiskaavan Stormossan/ Savijärven työpaikka-alueita, jonka alueelle kunta on aloittamassa datakeskushankkeen asemakaavan laadinnan. Hankkeesta on tehty kunnan ja Fortum Oyj:n välinen kaavoituksen käynnistämissopimus. Vaihtoehto SE:n linjaus on datakeskushankkeen suunnittelualueella. Datakeskus on kokoluokaltaan erittäin huomattava hanke, ja Itärata-hanke ei missään nimessä saa vaarantaa datakeskuksen toteuttamista. On huomioitava, että tulevaan datakeskukseen liittyy myös tukitoimintoja ja myös nämä tarvitsevat maa-alueita. Sipoon kunta katsoo, että ratalinjaus tulee joko poistaa vaihtoehtojen joukosta tai sen linjausta tulee muuttaa.

Vaihtoehto SE halkoo myös Nikkilän pohjoisosassa voimassa olevan yleiskaavan A-alueita, jonne kunta on valmisteilla olevassa Sipoon yleiskaava 2050:ssä osoittamassa A-reservialuetta sekä lähivirkistysaluetta. Sipoon kunta katsoo, että Itärata ei saa haitata Nikkilän maankäytön suunnittelua.



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
09.03.2026

Vaihtoehto SE sijoittuu voimassa olevissa Sipoon yleiskaavassa ja Linnanpellon osayleiskaavassa osoitettujen viheryhteyksien päälle pitkillä osuuksilla, hankaloittaen eläinten liikkumista nykytilanteeseen nähden. Sipoon kunta katsoo, että viheryhteyksien säilymisen varmistaminen tulee olla Itäradan suunnittelun lähtökohtana.

Vaihtoehto SE sijoittuu Linnanpellon osayleiskaavassa olevan luo-alueen tuntumaan. Sipoon kunta katsoo, että luonnoltaan arvokkaat alueet tulee huomioida Itäradan suunnittelussa.

Vaihtoehto SE potentiaalisesti uhkaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi vuonna 2025 valmistuneessa Sipoon yleiskaava 2050:n kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksessä tunnistettua Linnanpellon alueen rakennuskantaa. Vaihtoehto SE halkoo kyseisessä rakennusperintöselvityksessä maisemallisesti arvokkaiksi tunnistettuja alueita. Linjaus halkoo valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY) määriteltyä Suurta Rantatietä (Vanha Kuninkaantie). Sipoon kunta katsoo, että Itärata ei saa vaarantaa Sipoon kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennuskantaa ja maisemia.

Vaihtoehto SE sijoittuu myös lähelle koko Suomen sähköverkon kannalta merkittävää Anttilan sähköasemaa, jota on tarkoitus laajentaa. Sipoon kunta katsoo, että Itäradan suunnittelussa tulee huomioida Anttilan sähköaseman laajentamismahdollisuudet sekä sen läheisyydestä hyötyvien toimintojen kehittymismahdollisuudet.

Vaihtoehto N halkoo Sipoon voimassa olevan yleiskaavan keskusta- ja taajamatoimintojen alueita Nikkilässä. Nikkilän taajamaa on tarkoitus kehittää KeNi-radon lähijunaliikenteen varassa. Nikkilässä on kaavoitusohjelmassa tai käynnissä useampi asemakaavahanke, joiden halki vaihtoehto N on linjattu. Vaihtoehto N:n sijoittamista tunneliin ei ole tarkasteltu. Sipoon kunta katsoo, että Itärata ei saa vaarantaa Nikkilän yhdyskuntarakenteen KeNi-rataan tukeutuvaa kehittämistä. Kunta on valmisteilla olevassa Sipoon yleiskaava 2050:ssä osoittamassa lähivirkistysalueita alueille, joille vaihtoehto N on linjattu. Linjauksen varrella on yleiskaavan tarkentavissa luontoselvityksissä havaittu noro. Sipoon kunta katsoo, että jos vaihtoehto N toteutetaan, sen tulisi Nikkilän keskusta- ja taajamatoimintojen alueella noudattaa KeNi-radon/Kerava-Sköldvik-radon linjausta. Rata ei myöskään saa aiheuttaa nykyistä ratalinjaa tai KeNi-radon suunniteltua liikennettä suurempia melu-, värinä- ym. vaikutuksia Nikkilän taajama-alueelle; junien ajonopeudet eivät voi olla korkeita taajama-alueella. Alueella on runsaasti olemassaolevaa rakennuskantaa ja ratalinjaus uhkaa useiden rakennusten säilymistä sekä käyttö- ja asumismukavuutta. Olemassaolevat rakennukset tulee huomioida ratalinjauksessa ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi arvioidut rakennukset tarpeen vaatiessa siirtää toiseen sijaintiin. Jos N-vaihtoehto toteutetaan, sen tulee mahdollistaa henkilöliikenteen asemat Nikkilään ja Talmaan KeNi-radon aluevaraussuunnitelman mukaisesti. Talmassa on voimassa osayleiskaava, jonka pohjalta Sipoo asemakaavoittaa Talman aluetta KeNi-radon aseman toteuttamiseen perustuen.

Vaihtoehto N halkoo voimassa olevan yleiskaavan kyläaluetta Hagalundin alueella. Kyläalueella on runsaasti olemassa olevaa rakennuskantaa, joten



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
09.03.2026

kyläalueen keskeltä vedetty rata synnyttäisi kyläalueella asukkaille merkittävän estevaikutuksen ja pirstoisi vanhaa kyläyhteisöä. Rata aiheuttaisi myös muita haittoja, kuten melun, tärinän sekä liikenneturvallisuusriskien lisääntymistä. Rata merkitsisi myös tilojen, kiinteistöjen ja rakennusten lunastuksia sekä rakennusten purkamisia sen linjauksella sijaitsevilla kyläalueilla. Sipoon kunta katsoo, että Itärataa ei tule linjata kyläalueiden halki.

Vaihtoehto N halkoo Sipoon voimassa olevassa yleiskaavassa olevaa nk. Savijärven/ Stormossan työpaikka-alueita, jonka alueelle kunta on aloittamassa datakeskushankkeen asemakaavan laadinnan. Hankkeesta kunnan ja Fortum Oyj:n välinen kaavoituksen käynnistämissopimus. Linjaus on datakeskushankkeen suunnittelualueella. Datakeskus on kokoluokaltaan erittäin huomattava hanke, ja Itärata-hanke ei missään nimessä saa vaarantaa datakeskuksen toteuttamista. On huomioitava, että tulevaan datakeskukseen liittyy myös tukitoimintoja ja myös nämä tarvitsevat maa-alueita. Sipoon kunta katsoo, että ratalinjaus tulee joko poistaa vaihtoehtojen joukosta tai sen linjausta tulee muuttaa.

Vaihtoehto N:n tunneloimattomalla osuudella on kaksi voimassa olevan yleiskaavan viheryhteyttä: Nikkilän keskustaajaman länsipuolella sekä Anttilan sähköaseman länsipuolella. Etenkin Anttilan sähköaseman läheisyydessä viheryhteyden katkeaminen hankaloittaisi eläinten liikkumista nykytilanteeseen nähden, sillä ratalinjaus poikkeaa Sköldvikin radan linjauksesta. Lisäksi valmisteilla olevassa Sipoon yleiskaava 2050:ssä on osoitettu uusi viheryhteys, jota vaihtoehto N halkoo. Sipoon kunta katsoo, että viheryhteyksien säilymisen varmistaminen tulee olla Itäradan suunnittelun lähtökohtana.

Vaihtoehto N uhkaa potentiaalisesti Nikkilän alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi vuonna 2025 valmistuneessa Sipoon yleiskaava 2050:n kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksessä tunnistettua rakennuskantaa. Vaihtoehto N halkoo kyseisessä rakennusperintöselvityksessä maisemallisesti arvokkaiksi tunnistettuja alueita. Sipoon kunta katsoo, että Itärata ei saa vaarantaa Sipoon kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennuskantaa ja maisemia.

Vaihtoehdot AK, SP, SE ja N halkovat myös yleiskaavan haja-asutusalueita, joilla sijaitsee rakennuskantaa sekä maa- ja metsätalousalueita. Sipoon kunta katsoo, että Itäradan vaikutukset maa- ja metsätalouden harjoittamiselle Sipoon kunnan alueella tulee minimoida.

Esitetyistä vaihtoehdoista Sipoon kunta pitää parhaana Nikkilän eteläpuolista vaihtoehtoa NE. Myös ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa kyseinen vaihtoehto on tunnistettu vertailluista vaihtoehdoista vaikutuksiltaan vähäisimmäksi niin alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä maankäytön, melun, tärinän ja runkomelun, suojelualueiden ja muiden arvokkaiden luontokohteiden, huomionarvoisen lajiston, ekologisen verkoston, maiseman ja kulttuuriympäristön kuin ilmaston osalta. Ihmisten elinolojen, viihtyvyyden ja terveyden kannalta vaihtoehto on arvioitu vaikutuksiltaan toiseksi parhaimmaksi; parhaimmaksi arvioitua vaihtoehtoa (N) nostaa lähiliikenteen yhteys Nikkilästä, joka toteutuisi myös KeNi-radana myötä. Lisäksi pintavesien osalta NE-



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
09.03.2026

vaihtoehto on arvioitu neljän vaikutuksiltaan vähäisemmän vaihtoehdon joukkoon. Pohjavesien osalta eri vaihtoehtojen vaikutukset on arvioitu yhtäläisiksi. Itärata-hankkeella ei ole merkittäviä ilmanlaatuvaikutuksia. Sipoon kunta toivoo NE-linjausta muutettavaksi siten, että rata sijoittuisi Sipoon kunnan alueella kokonaan tunneliin. Nyt vaihtoehto halkoo yleiskaava 2025:n erityisaluetta. Vaihtoehdon NE läheisyydestä on Sipoon yleiskaava 2050:n tarkentavissa luontoselvityksessä (2026) löydetty lainsäädännöllä turvattu kohde (pähkinäpensaslehto), yksi erityisen tärkeä luontokohde ja yksi monimuotoisuutta turvaava luontokohde. Näiden säilyminen on turvattava. Lisäksi Sipoon kunta on tarkentavien luontoselvitysten pohjalta laajentamassa Savijärven työpaikka-alueita valmisteilla olevassa Sipoon yleiskaava 2050:ssä alueelle, jolle vaihtoehto NE on esitetty. Myös tämä perustelee radan tunnelointia alueella.

Kunta katsoo, että Itäratahankkeen jatkosuunnittelun tulee edetä ripeästi. Koska hankkeen toteutuminen ei ole varmaa, on pitkittyneellä suunnitteluprosessilla ja sen tuomalla epävarmuudella kielteinen vaikutus linjausten läheisyydessä sijaitseville kiinteistöille ja kiinteistönomistajille. Jatkosuunnittelusta tulisi tiedottaa ja viestiä aktiivisesti, etenkin linjausten läheisyydessä sijaitsevien kiinteistöjen omistajille.

Esittelijä / Föredragande Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael

Ehdotus / Förslag

Kunnanhallitus päättää antaa Itärata Oy:n Itärataa koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta yllä olevan lausunnon. Kaavoituspäällikölle annetaan oikeus tehdä teknisiä korjauksia ennen lausunnon toimittamista Lupa- ja valvontavirastolle.

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

Kommunstyrelsen beslutar ge ovanstående utlåtande om miljökonsekvensbeskrivning för Östbanan Ab:s Östbana. Planläggningschefen ges rätt att göra tekniska korrigeringar innan utlåtandet lämnas in till Tillstånds- och tillsynsverket.

Paragrafen justeras omedelbart.

Käsittely / Behandling Vs. yhdyskuntajohtaja Eric Roselius selosti asiaa kokouksessa.

Tf. samhällsdirektör Eric Roselius redogjorde för ärendet vid sammanträdet.

Päätös / Beslut

Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen.

Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens förslag.

Paragrafen justerades omedelbart.



Sipoon kunta
Sibbo kommun

OTE PÖYTÄKIRJASTA
PROTOKOLLSUTDRAG

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
09.03.2026

Liitteet / Bilagor

Otteen oikeaksi todistaa / Utdragets riktighet intygar

Sipoossa / Sibbo

11.3.2026

Jonas Kujanpää
Hallinnon asiantuntija / Förvaltnings­sakkunnig



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
09.03.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 52

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Kuntalain (10.4.2015/410) 136 §:n mukaan päätöksestä, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

BESVÄRSFÖRBUD

Enligt 136 § i kommunallagen (10.4.2015/410) får omprövning inte begäras eller kommunalbesvär anföras i fråga om beslut som endast gäller beredning eller verkställighet.



Rakennus- ja ympäristövaliokunta /
Byggnads- och miljöutskottet
26.02.2026

Sipoon kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lausunto Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA) / Sibbo miljövårdsmyndighets utlåtande om miljökonsekvensbedömningens (MKB) beskrivning för Itärata Oy:s Östbana

Rakennus- ja ympäristövaliokunta / Byggnads- och miljöutskottet 26.02.2026 § 22

961/11.01.04/2024

Valmistelija / Beredare: ympäristöasiantuntija / miljöexpert Jessika Karvinen, jessika.karvinen(at)sipoo.fi

Lupa- ja valvontavirasto on asettanut Itäradan YVA-selostuksen nähtäville 11.2.-13.3.2026 väliseksi ajaksi. Itärata-hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen ja yhdistää Porvoon kaupunki nopean raideliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. YVA-selostuksessa tarkastellaan Sipoon osalta viittä eri linjavaihtoehtoa, joita on muutettu YVA-ohjelmavaiheen jälkeen.

Esittelijä / Föredragande Ympäristövalvontapäällikkö / Miljötillsynschef Kyttälä Christel

Ehdotus / Förslag

Rakennus- ja ympäristövaliokunta antaa liitteen 1 mukaisen lausunnon asiasta.

Byggnads- och miljöutskottet ger utlåtande om ärendet enligt bilaga 1.

Käsittely / Behandling

Päätös / Beslut

Rakennus- ja ympäristövaliokunta hyväksyi yksimielisesti ympäristövalvontapäällikön ehdotuksen.

Byggnads- och miljöutskottet godkände enhälligt miljötillsynschefens förslag.

Liitteet / Bilagor

Liite / Bilaga 1: Ympäristönsuojeluviranomaisen lausunto Itäradan YVA-selostuksesta

Otteen oikeaksi todistaa / Utdragets riktighet intygar

Sipoossa / Sibbo

7.5.2026

Sofia Uí Shúilleabháin
pöytäkirjanpitäjä / protokollförare



Rakennus- ja ympäristövaliokunta /
Byggnads- och miljöutskottet
26.02.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 22

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Kuntalain (10.4.2015/410) 136 §:n mukaan päätöksestä, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

BESVÄRSFÖRBUD

Enligt 136 § i kommunallagen (10.4.2015/410) får omprövning inte begäras eller kommunalbesvär anföras i fråga om beslut som endast gäller beredning eller verkställighet.

Rakennus- ja ympäristövaliokunta
PL 7
04131 Sipoon kunta

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo@lvv.fi

Sipoon kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lausunto Itärata Oy:n Itäradan YVA-selostuksesta LVV-U/20947/2026

Itäradan YVA-menettelyn selostusvaiheessa ratalinjausvaihtoehdot ovat muuttuneet ohjelmavaiheesta. Uutena vaihtoehtona on nyt myös uusi linjausvaihtoehto NE Nikkilän eteläpuolella, joka kulkee lähes koko matkan itäisintä osuuttaan lukuun ottamatta Sipoon alueella tunnelissa.

Itäradan junaliikenne tulisi nostamaan melutasoja taajamissa ja kyläalueilla. YVA-selostuksessa on esitetty, että suurin osa rakennuksista voidaan suojata meluntorjunnalla, mutta meluvaikutus on kuitenkin ilmeinen esimerkiksi radan läheisyyteen sijoittuvilla ulkoilureiteillä ja luonnonympäristöön. YVA-selostuksen kappaleessa 11.4.2. tulee lisätä, että liikennöinnin aikainen melu voi olla haitallinen vaikutus viitasammakoille, sillä se voi lisääntymisaikana peittää koiraiden ääntelyn.

Junaradan ekologisia yhteyksiä pirstova vaikutus on arvioitu suureksi (kohtalaiseksi tunnelivaihtoehdossa). Sipoossa junarata muodostaisi uuden erityisesti pohjois-eteläsuuntaisen esteen maan pinnalla. Samassa suunnassa ekologiset yhteydet katkeavat tai heikkenevät jo nykyisellään Öljytien, osittain olemassa olevan junaradan ja voimalinjan vuoksi, joista jälkimmäiseen on suunnitteilla lisäystä Fingridin uudesta 400 kV-linjasta. Ainoastaan vaihtoehto N sijoittuu lyhyellä jaksolla Kilpilahden olemassa olevaan rataosuuteen.

Arviointiselostuksen pintavesiä käsittelevässä kappaleessa 14 todetaan, että vaihtoehdon N rakentamisen vuoksi Ollbäckenin puron uomaa jouduttaisiin siirtämään ratalinjauksen ulkopuolelle. Selostuksen mukaan uomaa joudutaan siirtämään useiden kilometrien matkalta ja siirron vaikutuksesta uoman nykyinen mutkitteluus menetetään. Lisäksi ratalinjauksille muualla osuvat norot menetetään rakentamisen aikana. Valiokunta toteaa, että Ollbäcken puronvarsilehtoineen on Nikkilän alueella erityinen luontokohde, johon ei tule

kohdistaa näin raskaita toimenpiteitä alueen ominaispiirteiden ja luonnonmonimuotoisuuden säilyttämiseksi.

Nikkilän eteläpuolinen linjaus (NE) aiheuttaa vähäisiä vaikutuksia maanpäälliseen ympäristöön, sillä se sijoittuu lähes kokonaan tunneliin. Tämän vaihtoehdon toteutuessa on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjavesien suojeluun. Selostuksen mukaan tunneli voi aiheuttaa muutoksia Brobölen pohjavesialueella erityisesti pohjaveden pinnan tasoon. YVA-selostuksen mukaan tässä vaiheessa ei ole vielä selvillä suunnitelmaa mahdollisten tunneliosuuksien kuivatusvesien johtamiseen tai louhittujen massojen sijoittamiseen, mutta Sipoon kunnan ympäristönsuojeluviranomainen huomauttaa Sipoon alueen vesistöjen erityisyydestä, mikäli niihin aiotaan johtaa kyseisiä vesiä rakentamisen ja käytön aikana. Valiokunta katsoo, että hankkeen jatkosuunnittelussa Sipoon osalta tulee keskittyä NE-vaihtoehtoon, jolla on arvioitu olevan vähäisimmät vaikutukset ympäristölle. Tämä ratalinjaus Sipoon kohdalla on myös Itärata Oy:n jatkosuunnitteluun valitsema vaihtoehto. Tähänkin vaihtoehtoon liittyy kuitenkin tässä vaiheessa oleellisia epävarmuustekijöitä, sillä suunnittelu on edelleen hyvin yleisellä tasolla eikä sitä voida pitää täysin ongelmattomana.

Lausunto
2565/09.03/2024
12.3.2026

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo@lvv.fi

Viite: LVV-U/20947/2026

Suomen metsäkeskuksen lausunto

Suomen metsäkeskus kiittää mahdollisuudesta lausua Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen, nopean liikenteen rata, jonka kokonaispituus on vaihtoehdon mukaan enimmillään noin 118 kilometriä ja joka sijoittuu yhdeksän kunnan alueelle. YVA-selostus ja sen liitteet ovat olleet nähtävillä 13.1.–13.3.2026.

Metsäkeskus tarkastelee kokonaisuutta metsälain valvonnan ja kestävään metsätalouteen perustuvien elinkeinojen edistämisen näkökulmasta.

Hankkeen valmistelussa on hyvä huomioida, että metsälakia (1093/1996) sovelletaan yleiskaava-alueilla vain maa- ja metsätalouteen ja virkistykseen osoitetuilla alueilla. Näillä alueilla sovelletaan mm. myös luonnonsuojelulain (1096/1996), vesilain (587/2011), ympäristönsuojelulain (527/2014) ja muinaismuistolain (295/1963) säädöksiä.

Kun metsälakia ei sovelleta, vaikuttaa se myös muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimassaoloon, kuten lakiin metsätalouden määräaikaisesta kannustejärjestelmästä (71/2023) (Metka) ja lakiin metsätuhojen torjunnasta (1087/2013) (metsätuholaki). Nämä lait ovat riippuvaisia metsälain soveltamisesta. Suomen metsäkeskus valvoo metsälainsäädännön noudattamista.

Alueilla, joilla metsälakia sovelletaan, metsälaki ohjaa metsien hoitoa ja käyttöä. Metsälain ohella metsien käyttöä säätelevät myös metsälain nojalla annettu valtioneuvoston asetus metsien kestävästä hoidosta ja käytöstä. Myös ympäristölainsäädännöllä on vaikutuksia metsätalouteen. Metsälaki asettaa metsien hoidolle ja käytölle vähimmäisvaatimukset. Vähimmäisvaatimuksissa säädetään muun muassa puun korjuusta, metsän uudistamisesta ja metsäluonnon monimuotoisuuden turvaamisesta.

Lausunto
2565/09.03/2024
12.3.2026

Hankkeen vaikutukset metsiin ja metsäkatoon

Hankkeen merkittävimmät metsätalouteen ja metsäympäristöön kohdistuvat vaikutukset liittyvät metsäkatoon, metsäluonnon pirstoutumiseen, ekologisten yhteyksien ja suojelualueiden kytkeytyneisyyteen, maaperä- ja pohjavesivaikutuksiin, rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin (mm. työnaikaiset kuljetus- ja varastointitarpeet, tuulenkaato- ja hyönteistuhoriskit reunavyöhykkeillä), sekä hiilinieluihin ja hiilivarastoihin. Metsäkeskus toteaa, että suunnitelman osallisille, kuten viranomaisille ja maanomistajille, avataan jatkossa paremmin kokonaisuuden vaikutuksia kaavaselostuksessa. Metsäkeskus painottaa tässä etenkin vaikutuksia metsien käyttämiseen ja metsäelinkeinoihin.

YVA-selostuksen luontovaikutusliitteissä on koottu suojelu- ja Natura-alueiden, arvokkaiden luontokohteiden ja ekologisten yhteyksien sijainti sekä vaihtoehto- ja osuuskohtaiset herkkyys- ja muutossuuruusarviot. Esimerkiksi Liitteessä 16a–e mainitaan Sipoonjoen Natura-alueen (SAC) ylityksiin liittyvistä riskeistä ja mainitaan vaikutusten yhteys toteutustapaan ja rakentamisen ajankohtaan. Samassa liitteessä arvioidaan myös useiden pienten suojelualueiden reunavaikutusherakkyttä, erityisesti tunneliosuuksien suuaukkojen lähistöllä, sekä mahdollisia vaikutuksia vesitalouteen louhintatöiden yhteydessä. Nämä havainnot ovat olennaisia myös metsien monimuotoisuudelle ja metsätalouden riskienhallinnalle koko vaikutusalueella, koska esimerkiksi alueelliset vesitalouden muutokset voivat vaikuttaa metsien kasvuun ja hyvinvointiin.

Luonnonarvokohteiden, suojelukohteiden ja ekologisten yhteyksien karttasarja (Liite 9) on keskeinen aineisto metsien pirstoutumisen ja viheryhteyksien arvioinnissa. On huomionarvoista, että karttasarjaa on korjattu 30.1.2026, ja siinä on päivitetty Iittiä, Kouvola, Lapinjärveä, Loviisaa, Myrskylää ja Orimattilaa koskevia karttoja. Karttapäivitys korostaa tarvetta varmistua siitä, että jatkosuunnittelussa käytettävä paikkatieto on ajan tasalla ja se sovitetaan yhteen muiden viranomaisten (mm. SYKE, maakuntaliitot, kunnat) tietokantojen kanssa.

Metsien osalta merkittäviä ovat myös maaperä- ja kallio-olosuhteet sekä pehmeikköjen ja pohjavesialueiden sijoittuminen suhteessa linjauksiin. Maa- ja kallioperäkarttasarja (Liite 13) on hyvä lähtöaineisto, sillä maansiirron tarve ja leikkaukset/pengerrykset vaikuttavat suoraan sekä metsien poistumaan (metsäkato) että rakennusaikaisiin haittoihin (kuljetusreitit, varastointi,

Lausunto
2565/09.03/2024
12.3.2026

reunavyöhykkeiden lisääntyminen). Näillä valinnoilla on suora yhteys metsäluonnon pirstoutumiseen ja hiilivarastojen häviämiseen.

Metsäkeskus korostaa hankkeen hiilinielu- ja hiilivarastovaikutuksia.

Ratalinjauksen infrarakentaminen ja leveä rata-/turvavyöhyke luovat pysyviä muutoksia maankäyttöön: puuston poistuma ja suoja- ja kunnossapitovyöhykkeet heikentävät nielua pysyvästi rata-alueella ja sen läheisyydessä sekä vaikuttavat metsätalouden toimintaedellytyksiin. YVA-selostuksen tulee esittää linjauskohtaisesti arvio metsien poistumasta, hiilinieluvaiikutuksista, suunnitellut lieventämiskeinot (esim. metsityksen kompensaatiot, ekologiset kompensaatiot, vaikutukset metsätalouteen, rakenteelliset ratkaisut), sekä kytkentä mahdollisiin valtakunnallisiin ohjauskeinoihin. Hiilinielujen käsittelyä on syytä täsmentää jatkosuunnittelussa, jotta vaikutus jää ymmärrettäväksi ja vertailukelpoiseksi eri vaihtoehtojen välillä. Lisäksi Metsäkeskus painottaa, että hankkeessa on minimoitava metsäkato ja metsien pirstoutuminen sekä turvattava metsätalouden toimintaedellytykset hankkeen vaikutusalueella.

YVA-selostus ja metsien käyttö

YVA-selostuksen nykytila-aineisto on laaja, ja kokonaisuutena nykytilan kuvaus kattaa hyvin suojelualueet, arvokkaat luontotyypit ja ekologiset yhteydet.

Metsäkeskuksen näkökulmasta on kuitenkin tärkeää, että nykyinen metsätalousinfrastruktuuri (metsätiet, käänöpaikat, varastoalueiden tyypilliset rakenteet, metsäkuvioiden rajat jne.) kytketään tiiviimmin vaikutusarvioihin, koska ne määrittävät todelliset toteutus- ja kunnossapitotarpeet sekä rakentamisen aikaiset haitat.

Metsäkeskus pitää hyvänä, että luontovaikutusten liitteissä (16a–e) on taulukoitu herkkyyks ja muutoksen suuruus vaihtoehtoinen sekä tunnistettu tunneliosuuksien suuaukkojen vaikutukset luontoon. Suosittelemme täydentämään tätä metsätalouden näkökulmasta kahdella lisänäköymällä: ensinnäkin kuvaus raja-/reunavyöhykkeiden kasvusta ja siihen kytkeytyvistä tuuli- ja hyönteistuhoriskeistä metsikkötasolla, ja toiseksi arvio koneellisen korjuun ja puuhuollon logistiikan muutoksista (kulkuyhteydet, ylitykset, työnaikaiset kiertoreitit jne.). Nämä täsmennykset lisäävät arvioinnin käyttökelpoisuutta prosessin tulevissa vaiheissa ja urakkasuunnittelussa.

Lausunto
2565/09.03/2024
12.3.2026

Metsäalueiden pirstoutuminen heikentää metsätalouden kannattavuutta, vaikeuttaa koneellista korjuuta ja lisää alttiutta myrsky- ja lumituhoille. Pirstoutuminen lisää myös reunavyöhykkeiden määrää, mikä puolestaan kasvattaa tuhoriskejä ja lisää kirjanpainajan kaltaisten tuholaisien leviämismahdollisuuksia. Näihin vaikutuksiin tulee kiinnittää suunnittelussa huomiota, jotta hankkeen mahdollinen toteuttaminen ei johda haitallisiin seurauksiin. Näitä seurauksia on mahdollista välttää ja lieventää ohjaamalla ratasuunnitelma vähemmän haittaa aiheuttavien alueiden läheisyyteen.

Suunnittelumerkintöjen tulee olla ymmärrettäviä ja yksiselitteisiä niin maanomistajille kuin viranomaisille. Nykyinen suunnittelu ohjaa seuraavia suunnitteluvaiheita, joten mahdolliset metsänkäsittelyyn liittyvät rajoitukset tulee ilmoittaa selkeästi jo suunnittelun tässä vaiheessa.

Mikäli suunnitelman toteuttaminen johtaa metsien poistumaan tai metsäelinkeinojen heikentymiseen, tulee haittojen lieventämiskeinot arvioida tapauskohtaisesti. On perusteltua harkita esimerkiksi korvaavien metsätalousalueiden osoittamista tai ekologisen kompensaation käyttöä tilanteissa, joissa metsätalouden toimintaedellytykset heikentyvät ratalainfran rakentamisen vuoksi.

Selvitysten yhteensovittaminen muihin menettelyihin

Metsäkeskus korostaa, että ympäristövaikutusten arvioinnissa tuotettujen selvitysten tulee olla yhteensopivia ja hyödynnettävissä hankkeen myöhemmissä suunnittelu- ja lupamenettelyissä. YVA-selvitykset muodostavat keskeisen tietopohjan erityisesti kaavoitukselle, ratasuunnitelman laatimiselle sekä ratalain mukaiseen hyväksymismenettelyyn liittyville arvioille. Selvitysten tulee olla laadittu siten, että niiden tuottama tieto voidaan suoraan yhdistää maakuntakaavan, yleiskaavan ja asemakaavoituksen prosesseihin (ml. aluevarausten, yhteysverkostojen ja ympäristöarvojen sovittaminen niiden edellyttämään tarkkuustasoon).

YVA-selvityksiä tulee hyödyntää myös metsälain soveltamisen kannalta. Tämä tarkoittaa, että selvitysten tulee osoittaa riittävän yksiselitteisesti, millä alueilla metsälakia voidaan soveltaa täysimääräisesti ja millä alueilla metsien käsittelyn rajoitteet määräytyvät muun lainsäädännön tai hankkeen lopullisen maankäyttöratkaisun perusteella. Esimerkiksi metsänkäyttöilmoitusten,

Lausunto
2565/09.03/2024
12.3.2026

Metka-tukien ja metsätuholain velvoitteiden kannalta on olennaista, että YVA-selvitykset tuottavat riittävän yksilöityä tietoa maankäyttömuutoksista, turva- ja suojavyöhykkeistä ja ratalinjan pysyvistä käyttörajoituksista.

Lupamenettelyiden osalta Metsäkeskus painottaa, että YVA-selvitysten tulee tarjota kattava lähtökohta Natura-arvioinnille, vesilain mukaisille luville sekä luonnonsuojelulain mahdollisille poikkeamispäätöksille. Menettelyiden aikataulutuksessa on tärkeää, että nämä selvitykset voidaan hyödyntää ilman päällekkäisiä lisäselvityksiä tai päällekkäistä työtä. Selvitysten tulee siksi olla laadittu siten, että ne vastaavat kyseisten menettelyjen tiedollisia vähimmäisvaatimuksia jo YVA-vaiheessa. Tällä varmistetaan, että lupaprosessit ovat sujuvia, ja että ratasuunnittelun linjausvaihtoehtojen merkittävät ympäristövaikutukset voidaan arvioida yhdenmukaisesti kaikissa viranomaismenettelyissä.

Metsäkeskus katsoo, että selvitysten tulee olla suorassa yhteydessä tulevaan ratasuunnitelmaan sekä ratalain mukaiseen hyväksymismenettelyyn. Ratasuunnitelman laadinta edellyttää täsmällistä tietoa maaperästä, pohjavesistä, luontokohteista, maankäytöstä, metsätalousalueista ja mahdollisista maankäytön rajoitusvyöhykkeistä. YVA-selvitysten on siten oltava muodoltaan ja tarkkuudeltaan sellaisia, että ne voidaan siirtää ratasuunnitelman teknisiin määrittelyihin ilman lisätulkintaa. Selvitysten tulee olla johdonmukaisia myös rakentamisen aikaisia ympäristölupia tai metsä- ja ympäristönsuojelulain mukaisia menettelyjä varten.

Metsäkeskus suosittelee lisäksi, että kaikki hankkeen selvitykset laaditaan paikkatietopohjaisesti yhdenmukaisessa formaatissa. Tämä tukee aineistojen vertailtavuutta. Lisäksi ajankohtainen paikkatieto mahdollistaa, että YVA-selvitykset voidaan liittää helposti myöhempiin kaavoitus- ja lupamenettelyihin sekä eri viranomaisten tietojärjestelmiin. Tämä tukee myös Katja-asetuksen mukaista kaavatiedon yhteensovittavuutta ja parantaa läpinäkyvyyttä sekä tietojen ajantasaisuutta hankkeen koko suunnittelu- ja toteutusketjussa.

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja niihin rinnastettavat päätökset

Metsäkeskus toteaa, että hankkeen toteutus edellyttää ratasuunnitelman hyväksymistä ratalain (110/2007) mukaisesti sekä useita vaikutusalueesta riippuvia lupia: luonnonsuojelulain mukaisia poikkeamispäätöksiä, vesilain

Lausunto
2565/09.03/2024
12.3.2026

mukaisia lupia, mahdollisia ympäristölupia sekä kaavan muutoksia niiltä osin, kuin rata sijoittuu alueille, joilla voimassa olevat kaavat eivät sitä mahdollista. Lisäksi maisematyöluopien tarve tulee arvioida niillä alueilla, joilla metsälakia ei sovelleta. YVA-selvitysten tulee tuottaa tarvittava tietopohja näiden lupien käsittelyyn.

Kokonaisuutena Metsäkeskus lausuu, että ratasuunnitelman jatkokehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota metsäkadon minimointiin, metsäalueiden yhtenäisyyden säilyttämiseen, hiilinielun vahvistamiseen ja metsätalouden toimintaedellytysten turvaamiseen maankäyttörakenteen muuttuessa.

Metsäkeskus pitää tärkeänä, että hankkeen jatkovalmistelussa hyödynnetään ajantasaista metsä- ja luontotietoa sekä arvioidaan suunnitelman vaikutukset metsäluonnon rakenteeseen, hiilinieluihin ja metsätalouden toimintaedellytyksiin yksityiskohtaisesti eri ratalinjausten osalta.

Pekka Pennanen
pekka.pennanen@metsakeskus.fi
elinkeinopäällikkö
Suomen metsäkeskus
Aleksanterinkatu 18 A
15140 Lahti

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo@lvv.fi

Päiväys/Datum
12.03.2026
Dnro/Dnr
TRAFICOM/106174/04.04.05.01/2024
Viite/Referens
LVV-U/20947/2026

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin lausunto Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

YVA-selostus on rakenteeltaan selkeä ja sisältää laajan tarkastelun hankkeen liikenteellisistä, alueellisista ja ympäristövaikutuksista. Selostuksessa on vahvistettu valtakunnallista näkökulmaa suhteessa ohjelmavaiheeseen, ja vaikutuksia on arvioitu systemaattisesti suhteessa perusennusteeseen (0+).

Traficom esittää seuraavat huomiot jatkosuunnittelun ja päätöksenteon tueksi.

Valtakunnalliset liikennevaikutukset ja ennusteiden epävarmuus

Selostuksessa liikennevaikutukset perustuvat valtakunnallisiin liikenne-ennusteisiin mikä on lienee tällä hetkellä parasta saatavilla olevaa aineistoa, sekä herkkyystarkasteluihin.

Traficom pitää tärkeänä, että hankearvioinnissa tarkastellaan systemaattisesti ennusteiden epävarmuutta. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulisi arvioida uuden valtakunnallisen liikennemallijärjestelmän (VALMA) tuoma tarkennus ennusteisiin.

Hankkeen valtakunnalliset vaikutukset ovat merkittäviä, ja niiden arvioinnin tulee olla läpinäkyvää ja kestää myös ennustemuutoksia.

Vaikutukset Lahti–Helsinki-yhteysvälillä sekä palveluiden toteutumisen edellytykset

Selostuksessa todetaan, että Itäradan toteutuessa Lahden ja Helsingin seudun välinen kaukojuna liikenne jäänee pois ja jäljelle jää vain hitaampi lähijuna liikenne ja raideliikenteen palvelutaso Lahdesta pääkaupunkiseudulle heikkenee. Traficom pitää tärkeänä, että ennen hankkeen toteutuksesta päättämistä palvelutason muutoksen vaikutukset alueelliseen saavutettavuuteen arvioidaan

kokonaisvaltaisesti. Jatkosuunnittelussa olisi tarpeen tarkastella, voidaanko liikennöintiratkaisuilla lieventää palvelutason heikentymistä Lahden alueen osalta ja millaisia julkisia kustannuksia se tuottaisi ja millaista julkista rahoitustasoa se vaatisi vertailuvaihtoehdon suhteen. Myös Porvoon suunnan lähiliikenteen osalta palvelun toteutumisen edellytykset olisi tarpeen tuoda esiin. Lisäksi ratkaisun vaikutuksia valtakunnalliseen rataverkkoon ja palvelutasoon sekä alueiden käyttöön tulisi tarkastella osana koko rataverkon kehittämistä. Itäradan toteuttamisessa on kyse liikennejärjestelmän kokonaisratkaisusta, jossa uuden yhteysvälin toteuttamisella on paitsi myönteisiä vaikutuksia liikkumiseen ja alueiden käyttöön uudella rataosuudella, myös mahdollisia voimakkaasti negatiivisia vaikutuksia toisaalla. Olisikin tärkeää arvioida kokonaisuuden kannalta parhaat ratkaisut, joilla tuetaan Suomen kilpailukykyä ja elinvoimaa tasapainoisesti. Toteutukseen tähtäävässä jatkosuunnittelussa tai sen tukena on perusteltua tarkastella myös henkilöjunaliikenteen palveluiden toteutumisen edellytykset. Liikenteen palveluiden edellytykset liittyvät infrastruktuurin ohella myös kalustoon ja palveluiden rahoitukseen. Vaikutuksissa olisi tarpeen tuoda esiin Itäradan aiheuttamat kalustoinvestointitarpeet ja julkisen puolen henkilöjunaliikenteen rahoitustarpeet, jotka voivat muodostua merkittäviksi julkisen puolen lisäkustannuksiksi. Jatkosuunnittelussa on myös perusteltua tarkastella muita verkollisia kehittämispolkuja osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Tunnelivaihtoehtojen tekniset- ja turvallisuuskysymykset

Selostuksessa on arvioitu tunnelivaihtoehtojen runkomelu- ja värinävaikutuksia ja todettu, että ne ovat hallittavissa vaimennustoimenpitein.

Jatkosuunnittelussa tulee huomioida tunneliturvallisuuden, ilmanvaihdon, viemäroinnin ja pelastustoiminnan järjestelyt ja kuulla sekä tunneliturvallisuudesta vastaavia viranomaisia että pelastustoimea, jotta ratkaisut ovat turvallisia sekä matkustajille että kunnossapitoa suorittaville. Lisäksi tulisi arvioida operatiiviset turvallisuusvaikutukset osana ratalain mukaista suunnittelua sekä tarkastella järjestelmien yhteensopivuutta rataverkon teknisten vaatimusten kanssa.

Jatkosuunnittelussa tulee myös kiinnittää huomiota siihen, miten VAK-onnettomuustilanteissa tunneleissa toimitaan ja saadaan suojattua sekä tunnelissa olevat ihmiset että ympäristö oikeanlaisilla ja turvallisilla ratkaisuilla.

Nämä kysymykset kuuluvat yksityiskohtaiseen suunnitteluvaiheeseen, mutta niiden merkitys on merkittävä sekä hankkeen kustannusten että käyttöturvallisuuden kannalta.

Vaikutukset luontoon ja luontoarvoihin

Itärata sijoittuu kokonaan uuteen käytävään ja osin rakentamattomaan ympäristöön ja sen vaikutukset ovat tämän vuoksi merkittävästi ympäristöä ja luontoa muuttavia.

Vaikutusalueella on useita Natura-kohteita, merkittävimpinä hankkeen välittömään läheisyyteen sijoittuvat Sipoonjoki ja Porvoonjoen suistoalue, joilla työmaanaikaiset maanmuokkaus ja kuljetustoimenpiteet voivat aiheuttaa merkittävää, vesistöjä pitkin laajalle leviävää ja elinympäristöjen tuhoutumisen

osalta peruuttamatonta haittaa luonnolle. Jatkosuunnittelussa on erittäin tärkeää noudattaa vähintäänkin niitä toimenpiteitä, jotka on kuvattu haittavaikutuksia lieventävinä toimenpiteinä.

Yleisesti luontoon kohdistuvia vaikutuksia oli selvitetty kiitettävän laajasti ja lieventämistoimia oli esitetty hyvin. Arvioinnista välittyy kuitenkin osin mielikuva, että rakentamisesta ei aiheutuisi haittoja tai ennallistamisella haitat olisivat korjattavissa. Esimerkiksi, kun vesistö ylitetään sillalla, siitä aiheutuu yleensä merkittävää haittaa rakentamisaikana ja vaikka rakentamisaika on väliaikainen, voi herkkä elinympäristö tuhoutua peruuttamattomasti, kun alueen yli ajetaan raskailla työkoneilla ja ennallistamisesta huolimatta vaikutus voi jäädä pysyväksi, vaikkei haittaa enää radan valmistuttua tulisikaan.

Ilmastovaikutukset

Hankkeen ilmastovaikutuksia on arvioitu, mutta loppuyhteenvedon osalta tilanteesta ei synny aivan kattavaa kuvaa hankkeen kokonaisvaikutuksista.

Rakentamisen aikaiset ilmastovaikutukset ovat merkittävästi negatiiviset ja hiilinielujen ja hiilivarastojen menetysten vuoksi jossain määrin myös pysyviä.

Liikennöinnin aikaisten ilmastovaikutusten arvioidaan olevan kulutapasiirtymän ansiosta kohtalaisesti positiiviset. Kuitenkin liikennöinnin aikainen päästövähennelmä on arvioiden perusteella niin pieni, ettei se tarkasteltavan 50 vuoden aikana kompensoi rakentamisesta aiheutuvia haittoja ilmastolle.

Ilmastovaikutuksen jakaminen kahteen kategoriaan "rakentamisen aikaiset" ja "käytön aikaiset" vaikutukset antaa epäselvän viestin. Ilmaston kannalta olennaista on koko hankkeen arvioitu vaikutus ilmastoon, joka jää vaikutukseltaan selkeästi negatiiviseksi tarkasteluaikana. Tämä kokonaisuus olisi hyvä avata selkeämmin ja todeta suuremmin, että hankkeen ilmastovaikutuksia voidaan pitää kokonaisuutena negatiivisina tarkastelujakson aikana, kun huomioidaan sekä rakentaminen, hiilinielujen ja -varastojen vähenemät sekä kulutapaosuuksien muutokset.

Asp Emil
Ylijohtaja

Väisänen Laura
Erityisasiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 12.3.2026. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficom:n kirjaamosta.

Aihe: Lausuntopyyntö, YVA-selostus Itärata, LVV-U/20947/2026
Lähetetty: 23.1.2026, 11.51.12
Mistä: Heinimaa Tanja (Tukes)<Tanja.Heinimaa@tukes.fi>
Mihin: Lupa- ja valvontavirasto, Kirjaamo

Luokat: K2_Jaana

Hei,

Tukesilla ei ole lausuttavaa.

Tukes on antanut asiasta aiemmin lausunnon (Tukes 11217/03.00.02/2024, 7.11.2024), eikä Tukesilla ole siihen lisättävää. Tukesilla ei huomioitavaa lausuntopyyntöä esitettyihin asioihin: Yhteysviranomaisen lausunnossa YVA-ohjelmasta todetaan, että hankealueen kemikaalilaitosten riskit ja niiden vaikutukset junarataan tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Mikäli teillä on erityiskysymyksiä Tukesille, toimittakaa niistä lausuntopyyntö Tukesin kirjaamoon kirjaamo@tukes.fi.

yt, Tanja Heinimaa

Tanja Heinimaa

Johtava asiantuntija, Teolliset prosessit | Senior Specialist, Industrial Process Unit

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
Säkerhets- och kemikalieverket
Finnish Safety and Chemicals Agency
Puh. 029 505 2657 | Tel. +358 29 505 2657

Turvallinen ja kestävä tulevaisuus – se on tehtävä.

[Tukes.fi](https://www.tukes.fi) | [Tukes Kampus](#) | [LinkedIn](#) | [Facebook](#) | [Instagram](#) | [YouTube](#)

Lausunnon antaminen Itäratahanketta koskevaan ympäristövaikutusten arviointiselostukseen

Kuntakehityslautakunta 04.03.2026 § 23

Valmistelija Laakso Jukka-Matti, etunimi.sukunimi@tuusula.fi**Lausuntopyyntö**

Lupa- ja valvontavirasto (LVV) pyytää Tuusulan kunnan lausuntoa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, joka koskee Itärata Oy:n Itärata-hanketta. YVA-selostus liitteineen, kuulutus ja lausuntopyyntö löytyvät internetistä osoitteesta www.ymparisto.fi/itarata-yva. Lausuntojen määräaika on 13.3.2026. Lausunnot tulee toimittaa osoitteeseen kirjaamo@lvv.fi tai postitse osoitteeseen Lupa- ja valvontavirasto, PL 20, 13035 LVV. Tuusulan kunta on saanut lisäaikaa lausunnon toimittamiseen. Lausunto tulee toimittaa viimeistään 20.3.2026.

Tuusulan kunnanhallitus lausui YVA-ohjelmasta kokouksessaan 18.11.2024 § 397.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus

YVA-menettelyssä arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri tarkasteluväleillä on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtoja ja tarkasteluvälejä on tarkennettu ja osittain suunniteltu uudelleen sen jälkeen, kun YVA-ohjelma oli nähtävillä vuonna 2024. Nyt nähtävillä olevassa YVA-selostuksessa tarkasteluvälit ja hankkeen vaihtoehdot ovat:

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)

Porvoon Backaksen ja Björkdalin välillä on tarkasteltu kolmea vaihtoehtoista linjausta sekä näihin liittyviä ala- ja täydennysvaihtoehtoja:

- Kuninkaanportin vaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle.
- Lisäksi tarkastellaan täydennysvaihtoehtoa K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman lähialueelle toteutettaisiin lähiliikenteen asema
- Puistokadun vaihtoehto P, joka mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän alapuolelle
- Porvoon keskustan vaihtoehto VP3, joka mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Porvoon keskustaa
- Vaihtoehdon VP3 alavaihtoehto VP2, joka kulkee tarkasteluvälin alusta Loviisan puolelle saakka tunnelissa. Alavaihtoehto mahdollistaa

tunneliaseman toteuttamisen Porvoon keskusta. Alavaihtoehdolta ei kuitenkaan ole mahdollista liittyä seuraavan tarkasteluvälin Myrskylän vaihtoehtoon.

Porvoon itäosassa sijaitsevan Björkdalin ja Kouvolan Teuroisten välillä on tarkasteltu kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Myrskylän vaihtoehto (M)
- Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP)
- Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE)

Kouvolan Teuroisten ja Korian välillä on tarkasteltu yhtä linjausta (TK).

Vertailuvaihtoehto 0+: Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan lisäksi vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata (digitaalisen junien kulunvalvonnan uudistus) on toteutunut.

Hanketta koskevat tiedot

Itärata on Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulassa/Vantaalla ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Tuusula, Vantaa, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi ja Kouvola. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Ratayhteyden pituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä.

Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila– Kerava-välille suunnittelun Lentoradan. Itärataa käyttävät henkilöjunat kulkisivat Lentoradan kautta Pasilaan ja Helsingin päärautatieasemalle. Itärata erkaantuu Lentoradasta tunnelissa.

Itärata Oy on valinnut jatkosuunnitteluun, yleissuunnitelman laadintaan Nikkilän eteläpuolisen linjauksen (vaihtoehto NE). Ratalinjauksen valinnasta päätti Itärata Oy:n hallitus 30.10.2025 ja se esiteltiin hankeyhtiön osakaskokouksessa 12.11.2025. Vaihtoehto on YVA-seostuksessa esitettyjen perusteluiden mukaan pituudeltaan ja matka-ajaltaan lyhin, ja sillä on vähiten vaikutuksia ihmisiin sekä luontoon. Vaihtoehto on yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kannalta myönteisin vaihtoehto. Valittu linjaus aiheuttaa kokonaisuudessaan vähiten haittaa ja mahdollistaa eniten hyötyjä.

YVA-selostuksen mukaan kaikki ratalinjausvaihtoehdot edellyttävät Tuusulassa muutosta voimassa oleviin osayleiskaavoihin. Tuusulan yleiskaavan yleispiirteisyys huomioon ottaen Lentoradan ohjeelliseen merkintään voidaan kuitenkin tulkita sisältyvän myös Itäradan erkaneminen. Tunneliosuus edellyttää lisäksi asemakaavojen muuttamista tai vaiheasemakaavan laatimista. Tunneliin liittyvät maanpäälliset rakenteet (kuilut ja ajotunnelit) voivat edellyttää asemakaavamuutoksia sijoituessaan asemakaavoitetulle alueelle.

TUUSULAN KUNNAN LAUSUNTO

Tuusulan kunta on YVA-ohjelmavaiheessa (khal 18.11.2024 § 397) lausunut: *"YVA:ssa tulisi tarkastella tunneliosuuden osalta linjausta, joka mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen myös Hyrylään ja samalla Tuusulan keskustaajaman kytkemisen lähijunaliikenteen piiriin Itäradan rakentamisen yhteydessä tai erikseen myöhemmin, jotta ratayhteyden täyttää potentiaalia ei menetetä."*

Itäradan YVA-selostuksessa tutkituista vaihtoehdoista pohjoiset linjaukset ve AK, ve SP, ve SE ja ve N vastaisivat parhaiten kunnan näkemystä. Näissä vaihtoehdoissa mahdollistettaisiin myös lähiliikenneasema Keravalle, joka tukisi myös Tuusulan joukkoliikennetarjontaa. Nähtävillä olevassa YVA-selostuksessa todetaan, että Itärata Oy on kuitenkin valinnut jatkosuunnitteluun eteläisen vaihtoehdon NE.

Tuusulan alueelle sijoittuvaan ratakäytävään, tunneliin ja tunnelirataa tukevaan infraan liittyvät, kunnalle kohdentuvat riskit, rajoitteet, vastuut ja velvollisuudet tulee hankkeen jatkosuunnittelussa hankkeen toimesta kartoittaa suunnittelu, rakentamis- ja ylläpitovaiheiden osalta. Tuusulan alueella kunnalle ja kunnallisille toimijoille kohdistuviksi ennakoituiden vaikutukset tulee mahdollisuuksien mukaan estää, minimoida tai ratkaista. Kartoitusta tulee ylläpitää ajantasaisena ratahankkeen edetessä.

Tuusulan kunta edellyttää, että jatkosuunnittelussa toteutetaan Itäradan ja Lentoradan vaikutusten samanaikainen ja yhdenmukainen tarkastelu sekä tuotetaan hankkeiden yhteiset suunnitelmat haitallisten vaikutusten minimoimisesta ja estämisestä.

Tuusulan kunta mahdollistaa kaavoituksella maankäytön kehittymistä ratakäytävän alueella. Kunta haluaa hyödyntää Itäradan linjausvaihtoehtojen alueille sijoittuvat asuin-, työpaikka- ja teollisuusalueet täysimääräisesti, täysin Itäradan tunnelilinjauksesta riippumatta. Rata-tunneli, rata mm. tärinä ja runkomeluvaimennustensa osalta sekä rataan liittyvät tekniset ratkaisut maan alla ja maan pinnalla tulee suunnitella ja toteuttaa siten, etteivät ne aseta rajoituksia maankäytölle tai sen laadulle Tuusulan alueella.

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta on lausunut 17.2.2026 § 18 YVA-suunnitelmasta pohjavesien ja luontoarvojen osalta. Ympäristölautakunta nosti lausunnossaan mm. sen, ettei ympäristövaikutusten arvioinnissa ole selvitetty luontoarvoja mahdollisten kuilurakennusten ja tunnelien suuaukkojen alueilta. Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnan tavoin Tuusulan kunta edellyttää, että jatkotyönä tulee selvittää mahdolliset arvokkaat luontokohteet ja hankkeen vaikutukset niihin myös pienialaisemmissa rakentamisen alle sekä vaikutuksen piiriin jäävissä kohteissa.

Kaavatilanne

Tuusulan yleiskaava 2040 on hyväksytty valtuustossa 14.11.2022 ja kaava sai lainvoiman 17.12.2025. Lainvoimaisessa yleiskaavassa Etelä-Tuusulaan on

merkitty liikennetunnelin ohjeellinen linjaus Uusimaa kaavan 2050 mukaiselle sijainnille. Kaavamääräyksen mukaan ”*Merkinnällä osoitetaan ohjeellinen varaus maanalaiselle rautatielle. Radan rakentamisen yhteydessä tulee ottaa huomioon pohjaveden esiintyminen.*” Tuusulan kunta on lausunut Lentorata Oy:lle 12.1.2026, että päivitetystä Lentoradan YVA-selostuksessa 3/25 esitetty Lentoradan linjaus ei ole kunnan näkemyksen mukaan yleiskaavan vastainen. Itäradan vaihtoehto ve NE noudattaa pitkälti samaa linjaa Tuusulan eteläosassa.

Lainvoimaiseen Tuusulan yleiskaavaan 2040 on merkitty Kulloontien ja Tuusulanväylän varrelle joukkoliikenteen laatukäytävä, joka voidaan toteuttaa myös raideliikenneyhteytenä.

Tuusulan yleiskaava on 2040 on kumonnut Hyrylän laajentumissuunnat - osayleiskaavan, Maantiekylä -osayleiskaavan, Rykmentinpuiston osayleiskaavasta Tuusulan itäväylän idänpuoleiset osat ja Sulan osayleiskaavasta Tuusulan Itäväylän kaakkoispuolella olevat alueet. Lisäksi asemakaavoitettu alue on laajentunut Tuusulan Itäväylän itäpuolelle Rykmentinportti I -asemakaavan saatua lainvoiman. Nämä tiedot tulee korjata Kaavakartat ja maankäyttö -karttasarjaan liitteeseen 7 ja selostukseen. Focus-alueen ja Ruotsinkylä - Myllykylä -osayleiskaavoja ei ole kumottu.

YVA-selostuksessa esitettyjen Itäradan vaihtoehtojen alueilla on voimassa tai vireillä useita asemakaavoja. Itäradan linjaukset kulkevat pohjoisessa likimain Mattilan vanhalla asuinalueella ja Rykmentinpuiston yritysalueella sekä etelässä Kelatien, Jusslan ja Sammonmäen työpaikka-alueilla. Näille alueille on laadittu asemakaavoja.

Lainvoimaisissa asemakaavoissa ei ole huomioitu Itäradan linjauksien mukaisia maanalaista rautatietä tai kuilu- ja ajotunnelirakenteita. Rykmentinportti I -asemakaavaan (voimaantulo 28.05.2025) on merkitty *Ohjeellisen maanalaisen rautatietunnelin linjauksen osoittava alueen osa. Rautatietunnelin vaatimukset on otettava huomioon korttelien suunnittelussa.* Lisäksi asemakaavaan on osoitettu *Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue. Alueelle saa sijoittaa maanalaisen rautatietunnelin toimintaa palvelevan kuilurakennuksen.* Merkinnät on tehty asemakaavaan Lentoradan senhetkisen linjauksen mukaan. Itäradan pohjoisempia vaihtoehtoja nämä kaavamerkinnät eivät välttämättä palvele.

Vireillä olevissa asemakaavoja tarpeelliset merkinnät voidaan ottaa huomioon. Tuusulan kunta tulee tarvittaessa päivittämään asemakaavojaan.

Kuilut ja ajotunnelit

YVA-selostuksessa on esitetty mahdollisia ajotunneleiden suuaukkoja ja kuilurakennuksia.

Ajotunneleiden ja kuilurakennusten sijoittelussa on yleisesti otettava huomioon, että Tuusulan kunta valmistele merkittävien työpaikka-alueiden asemakaavoitusta Etelä-Tuusulassa. Tulevien työpaikka-asemakaavojen on tarkoitus sallia teollisuus-, tuotanto- ja varastotoimintojen lisäksi kaupallisia toimintoja. Kuilurakennusten sijoittamisessa tulee huomioida työpaikka-

alueiden toiminnot (esim. kemikaalivarastointi, tuotantotoiminnot ja niihin liittyvät tavara- ja materiaalitoimitukset).

Yleisesti tunnelilouhintatyön aikaisen raskaan liikenteen lisääntymisen voi olettaa vaikuttavan kuljetuskaluston liikkumisessa käytettävien väylien liikenneturvallisuuteen. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota siihen, että ajotunneliväylien liittyminen maanpäälliseen väylästään toteutetaan tavalla, joka ei kuormita jo nykyisin liikenneturvallisuukselta haastavia liittymäalueita, sekä tavalla, joka ei tuota monimutkaisia, hankalasti hahmotettavia liikennejärjestelyjä.

Lammaskaskentien ajotunnelin sijoituessa Focus-osayleiskaavan lentoliikenteelle varatulle alueelle, tulee ratkaisun toteutuksesta neuvotella maanomistaja Finavian kanssa.

Esitetty eteläisin kuilurakennus Tuusulan kunnan alueella sijoittuu Kulomäentien (mt 152) ja Vanhan Tuusulantien (mt 11556) liittymään. Liittymäaluetta tullaan tarkastelemaan ja suunnittelemaan maantiejärjestelyjen osalta maantie 152 jatkeen (Kehä IV) tiesuunnittelun yhteydessä. Ratahankkeen tulee varautua tarkastelemaan kuiluun liittyvät järjestelyt uudelleen tiesuunnittelun yhteydessä.

Muottikujan länsipään tuntumaan osoitettu mahdollinen ajotunnelin suuaukko sijoittuu asemakaava-alueen reunalle, juuri sen ulkopuolelle. Alueella on voimassa Ruotsinkylän osayleiskaava ja siinä maa- ja metsätalousalueen erityisalue MTE-1. Alue on varattu Metsäntutkimuslaitoksen tarpeita varten ja alueella saa rakentaa toiminnan kannalta tarpeellisia rakennuksia ja laitteita.

Muottikuja on nykyisin kapeimmillaan noin 5 metrin tonttikatu, jota ei ole mitoitettu suunnitelluille kiviaineskuljetuksille. Jatkosuunnittelussa katu tulee tarvittavien parannusten osalta varautua suunnittelemaan ja toteuttamaan ratahankkeen toimesta. Vaihtoehtoisesti ajotunnelia varten tulee toteuttaa oma väylä Kelatien asemakaava-alueen ulkopuolelle.

Itäväylän ja Fallbackantien risteyksen mahdollisen ajotunnelin (linjausvaihtoehdot AK, SP, SE, N) suuaukon läheisyydessä kunta toteuttaa Sulankaari-kadun liittämisen Fallbackantiehen siten, että syntyy nelihaarainen Fallbackantie/Tuotantie/Sulankaari -liittymä, joka liikennevalo-ohjataan. Myös Telitie -katu liittyy Fallbackantiehen ajotunneli suunnittelussa sijainnissa. Mahdollinen Itäradan ajotunneli ei saa estää katujärjestelyjen olemassa oloa, käyttöä tai toimivuutta. Moottoriajoneuvoliikenteen lisäksi Fallbackantie sivukatuineen on oleellista paikallisen jalankulun ja pyöräilyn reitistöä. Fallbackantien käytävä on myös seudullinen pääreitti Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkolla, ja sitä tulee jatkossakin kehittää tässä roolissa. Ajotunneli ei saa myöskään vaarantaa Vähä-Muorin pohjavesialueen tai Harminsuo- Harminkallio-Matkoissuon arvoja, eikä yksityisten talousvesikaivoja.

Mäyräkorven eteläisen mahdollisen ajotunnelin (linjausvaihtoehdot AK, SP, SE, N) suuaukon alueella on vireillä Rykmentinpuiston keskiosan yleissuunnitelma. Yleissuunnitelmaluonnos on ollut nähtävillä alkukesällä 2025. Yleissuunnitelmaa ei edistetä tällä valtuustokaudella. Luonnoksessa

Mäyräkorpeen ja Sammalkalliolle on tutkittu asumisen ja työpaikkojen alueita. Mahdollinen ajotunnelin sijainti tulee myöhemmässä vaiheessa sovittaa tarkemmin vastaamaan kunnan suunnitelmia.

Esittelijä kuntakehitysjohtaja Andersson Albert

Päätösehdotus Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus päättää antaa selostusosan mukaisen lausunnon Itärata Oy:n Itärata hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (Lupa- ja valvontaviraston diaarinumero LVV-U/20947/2026).

Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Päätös Kuntakehityslautakunta päätti ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus päättää antaa selostusosan mukaisen lausunnon Itärata Oy:n Itärata hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (Lupa- ja valvontaviraston diaarinumero LVV-U/20947/2026).

Lisäksi kuntakehityslautakunta päätti tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Kunnanhallitus 16.03.2026 § 104
69/11.00.02/2026

Valmistelija Laakso Jukka-Matti, etunimi.sukunimi@tuusula.fi

Esittelijä kansliapäällikkö Oksanen Annaliisa

Päätösehdotus Kunnanhallitus päättää antaa selostusosan mukaisen lausunnon Itärata Oy:n Itärata hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (Lupa- ja valvontaviraston diaarinumero LVV-U/20947/2026) Kunnanhallitus päättää antaa selostusosan mukaisen lausunnon Itärata Oy:n Itärata hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (Lupa- ja valvontaviraston diaarinumero LVV-U/20947/2026).

Käsittely Käsittelyn aikana esittelijä muutti pohjaehdotusta siten, että pohjaehdotukseen lisättiin kohta: tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta heti kokouksessa. Kunnanhallitus hyväksyi muutoksen yksimielisesti.

Päätös Kunnanhallitus päätti

- antaa selostusosan mukaisen lausunnon Itärata Oy:n Itärata hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (Lupa- ja valvontaviraston diaarinumero LVV-U/20947/2026)

- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta heti kokouksessa

Tuusulan kunta

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Kuntakehityslautakunta
Kunnanhallitus§ 23
§ 10404.03.2026
16.03.2026

Liitteet

Numero	Otsikko
1	Aikaisempi käsittely, Pöytäkirjan ote Kunnanhallitus 18.11.2024 §397
2	Itarata YVA-selostus
3	Lausuntopyyntö Itäradan YVA-selostuksesta
4	Kuulutus Itäradan YVA-selostus

Otteen oikeaksi todistaa

18.03.2026

Pia Rojo
pöytäkirjanpitäjä

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 104**Muutoksenhakukielto**

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

Aihe: Itäradan YVA selostus, Uudenmaan elinvoimakeskuksen liikenneosaston lausunto
Lähetetty: 12.3.2026, 14.05.59
Mistä: Kärkkäinen Arto (Elinvoimakeskus)<arto.karkkainen@elinvoimakeskus.fi>
Mihin: Lupa- ja valvontavirasto, Kirjaamo
Kopio: minna.weurlander@itarata.fi; ylva.wahlstrom; Siimes Heli (EVK); Ruohio Petri (EVK); Ylipaavalniemi Päivi (EVK); jenni.rautiainen; anna.puolamaki; marko.kelkka; jaakko.kuha

Luokat: K2_Taru

Itäradan YVA selostus, Uudenmaan elinvoimakeskuksen liikenneosaston lausunto
UUD/4373/2026

Viite: lausuntopyyntönnö 13.1.2026, LVV-U/20947/2026.

Uudenmaan elinvoimakeskuksen liikenneosasto edellyttää, että suunnittelussa tulee huomioida itäradan läheisyys maanteihin nähden, niiltä osin, kun ratalinjaus risteää maantien kanssa tai sijaitsee sen välittömässä läheisyydessä. Radan ja tieverkon risteämiskohdat on suunniteltava siten, että maanteiden kunnossapidolle tai liikenteelle ei aiheudu merkittäviä häiriöitä, myöskään radan rakennustöiden aikana.

Itäradan jatkosuunnittelussa ja toteuttamisessa tulee huomioida liikennehankkeet sekä maankäytön muutokset suunnittelualueilla. Myös valmistuneet ja käynnissä olevat liikenneselvitykset ja suunnitelmat, kuten esimerkiksi Vt 6 Koskenkylä-Kouvola, Loviisa, Lapinjärvi, Kouvola toimenpideselvitys, on huomioitava hankkeen jatkosuunnittelussa. Jatkosuunnittelussa on huomioitava myös toimenpideselvityksessä esitetyt rinnakkaistiejärjestelyt. Lisäksi rataa ja tieverkkoa yhteensovitettaessa suunnittelussa tulee tarkastella erikoiskuljetusreitit ja niiden vaatimat ylityskorkeudet ja painovaatimukset. Nykyisen tieverkon läheisyydessä on jatkosuunnittelun yhteydessä muistettava tarvittavat lupaprosessit sekä yhteistyö paikallisten elinvoimakeskusten liikenneosastojen kanssa.

Rakentamisen aikaiset kuljetukset lisäävät suunnittelualueella merkittävästi raskasta liikennettä ja näin ollen maanteiden sekä liittymien välityskyky ja turvallisuus tulee taata myös muuttuvissa olosuhteissa. Kuljetusten suuntautuminen alueellisesti on hyvä arvioida seuraavissa suunnitteluvaiheissa tarkemmin, varsinkin radan tunneliosuuksien louhekuljetusten osalta. Tarkemman suunnittelun yhteydessä on vältettävä työn aikaisten liittymien esittämistä päätieverkolle.

Uudenmaan elinvoimakeskuksen liikenneosasto pitää kannatettavina suuntausvaihtoehtoja, jotka mahdollistavat toimivat lähijunayhteydet Porvoon ja Nikkilän alueille.

Arto Kärkkäinen
Ympäristövastaava
Uudenmaan elinvoimakeskus
Liikenneosasto
p. 0400 432288
sp. arto.karkkainen@elinvoimakeskus.fi

Maakuntahallitus

§ 41

30.03.2026

Lausunto Itäradan YVA-selostuksesta

Maakuntahallitus 30.03.2026 § 41
489/06.02.00/2024

Tiivistelmä

Uudenmaan liitto pitää Itärata-hanketta merkittävänä liikennejärjestelmän kehittämishankkeena, jolla voi olla laaja-alaisia vaikutuksia valtakunnalliseen raideliikenneverkkoon, alueelliseen saavutettavuuteen sekä maankäytön kehitykseen. Ympäristövaikutusten arviointiselostus tarjoaa pääosin kattavan kokonaiskuvan hankkeen vaikutuksista, mutta arvioinnissa on myös tarkentamista edellyttäviä kysymyksiä erityisesti liikennejärjestelmävaikutusten, maankäytön kehittämisen sekä ympäristövaikutusten tarkastelun osalta.

Lausunnossa korostetaan erityisesti ratkaisujen merkitystä Uudenmaan liikennejärjestelmän toimivuuden, Porvoon asemaratkaisujen sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityksen näkökulmasta. Lisäksi tuodaan esiin arviointiselostuksen tietopohjaan, luontovaikutusten tarkasteluun sekä ilmastovaikutusten arviointiin liittyviä tarkennustarpeita. Jatkossa suunnittelussa on tärkeää varmistaa, että ratahankkeen ratkaisut tukevat kestäväää liikennejärjestelmää sekä maakuntakaavan tavoitteiden mukaista alue- ja yhdyskuntarakennetta. Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Asian vireilletulo

Lupa- ja valvontavirasto pyytää lausuntoja ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, joka koskee Itärata Oy:n Itärata-hanketta. Lausuntopyyntö on saapunut 13.1.2026. Lausunnon määräaika on 13.3.2026, mutta Uudenmaan liitto on saanut lisäaikaa virallisen lausunnon jättöön 2.4.2026 asti. Lisäaika pyydettiin lupa- ja valvontavirastolta 13.2.2026.

Asian tausta

Itäiseen Suomeen suuntautuvan uuden nopean raideyhteyden suunnittelu perustuu pitkään jatkuneeseen selvitys- ja suunnittelutyöhön, jota on tehty useiden eri viranomaisten ja toimijoiden toimesta jo 2000-luvulta lähtien. Nykyinen Itärata-hanke ei siten ole yksittäinen uusi suunnitteluhanke, vaan useiden vaihtoehtotarkastelujen ja strategisten liikennejärjestelmälinjausten tulos.

Ensimmäiset merkittävät selvitykset laadittiin 2000-luvun lopulla, jolloin Ratahallintokeskus tarkasteli vuonna 2008 Helsinki–Pietari-raideyhteyden kehittämistä sekä erilaisia oikoratavaihtoehtoja Suomen puolella. Selvityksessä arvioitiin nopeiden ratayhteyksien mahdollisuuksia sekä niiden vaikutuksia liikenteeseen ja aluekehitykseen.

2010-luvulla suunnittelua jatkettiin laajemmin valtakunnallisen liikennejärjestelmän näkökulmasta. Liikennevirasto laati vuosina 2011–

2012 selvityksiä nopeasta ratayhteydestä Helsingistä itään maakuntakaavoituksen tueksi. Näissä tarkasteluissa arvioitiin useita ratakäytäviä ja niiden toteuttamisedellytyksiä.

Suunnittelutyötä jatkoi myöhemmin Väylävirasto, joka vuosina 2019–2020 tarkasteli Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisvaihtoehtoja ja vertaili useita eri ratakäytäviä. Tarkastelussa olivat muun muassa Porvoon, Kotkan ja muiden itäisten yhteyssuuntien vaihtoehdot. Samanaikaisesti alueelliset toimijat, kuten maakuntaliitot, laativat omia ratakäytäväselvityksiään maakuntakaavoituksen tueksi. Näiden selvitysten perusteella Lentoradan kautta Porvooseen ja edelleen Kouvolaan kulkeva yhteys alkoi muodostua jatkosuunnittelun kannalta tarkoituksenmukaisimmaksi vaihtoehdoksi.

Suunnittelun seuraava merkittävä vaihe oli hankeyhtiön perustaminen vuonna 2022. Tällöin perustettiin Itärata Oy, jonka tehtävänä on vastata nopean Lentorata–Porvoo–Kouvola-ratayhteyden suunnittelusta esisuunnitteluvaiheesta rakentamisvalmiuteen saakka. Yhtiön enemmistöomistajana toimii Suomen valtio liikenne- ja viestintäministeriön kautta, ja lisäksi omistajina on useita kuntia ja kaupungeja. Hankeyhtiömallin tavoitteena on ollut nopeuttaa suurten ratahankeiden suunnittelua sekä varmistaa alueellinen sitoutuminen hankkeen edistämiseen.

Hankeyhtiön perustamisen jälkeen suunnittelua täsmennettiin useilla erillisillä selvityksillä. Vuonna 2023 laadittiin muun muassa liikenneselvityksiä sekä tarkasteltiin Porvoon suunnan lähijunaliikenteen toteuttamisedellytyksiä. Vuonna 2024 valmistui Itäradan pääsuuntaselvitys, jossa tutkittiin esisuunnitelmatasolla alustavia ratalinjausvaihtoehtoja jopa 300 km/h nopeustasolle. Selvityksessä arvioitiin alustavasti linjausten vaikutuksia, tarkasteltiin Porvoon asemasijaintivaihtoehtoja sekä tunnistettiin luontoarvoja ja pienvesikohteita ympäristövaikutusten arviointia varten. Näiden tarkastelujen jälkeen Lentorata–Porvoo–Kouvola-yhteys valikoitui hankkeen jatkosuunnittelun lähtökohdaksi.

Varsinainen ympäristövaikutusten arviointimenettely käynnistyi syyskuussa 2024, kun arviointiohjelma toimitettiin yhteysviranomaiselle. Yhteysviranomaisena hankkeessa toimii lupa- ja valvontavirasto. YVA-menettelyn aikana tarkennetaan ratalinjausvaihtoehtoja, laaditaan luonto-, melu- ja vaikutus selvityksiä sekä vertaillaan vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia päätöksenteon tueksi.

Ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitteena ei ole tehdä päätöstä toteutettavasta vaihtoehdosta, vaan tuottaa riittävät tiedot jatkosuunnittelua varten. YVA-menettelyn päätyttyä hankkeesta vastaava voi valita jatkosuunnitteluun etenevän vaihtoehdon, jonka pohjalta laaditaan ratalain mukainen yleissuunnitelma ja myöhemmin ratasuunnitelma.

Liikennejärjestelmä, liikenne ja liikkuminen

Keskeisin liikennejärjestelmätason vaikutus liittyy raideliikenteen kapasiteetin hallintaan Helsingin seudulla. Nykyinen päärata Helsingin ja Keravan välillä on yksi Suomen kuormitetuimmista rataosuuksista, jossa kauko-, lähijuna- ja tavaraliikenne käyttävät samaa infrastruktuuria. Uuden ratayhteyden toteutuminen mahdollistaisi osan kaukoliikenteen siirtymisestä pois nykyiseltä rataosuudelta, mikä vapauttaisi kapasiteettia lähijunaliikenteen kehittämiseksi sekä parantaisi liikenteen täsmällisyyttä. Tämä tukee pääkaupunkiseudun kasvavan väestön liikkumistarpeita ja joukkoliikenteen palvelutason kehittämistä.

Helsingin seudun raideliikennejärjestelmän osalta hankkeen merkittävin potentiaalinen vaikutus liittyy kapasiteetin hallintaan ja rataverkon toimintavarmuuteen. Helsinki–Kerava-rataosuus on valtakunnallisesti keskeinen liikenteellinen pullonkaula, jossa kauko-, lähijuna- ja tavaraliikenne kilpailevat rajallisesta kapasiteetista. Mikäli kaukoliikenteen junia siirtyy uudelle ratayhteydelle, voi tämä pitkällä aikavälillä mahdollistaa lähijunaliikenteen palvelutason kehittämisen sekä parantaa liikenteen täsmällisyyttä. Samalla vaikutusten toteutuminen on vahvasti sidoksissa Lentoradan toteutumiseen sekä tulevaan liikennöintimalliin, joiden osalta epävarmuuksia on edelleen.

Mikäli Itäradan toteutuessa osa kaukoliikenteen junista siirtyy uudelle ratayhteydelle, voi tällä olla vaikutuksia oikoradan liikennetarjontaan ja erityisesti nopeiden junayhteyksien määrään. Oikorata palvelee merkittävästi myös Lahden ja pääkaupunkiseudun välistä työmatkaliikennettä, jossa nopeat kaukoliikenteen junat muodostavat tärkeän osan päivittäisiä yhteyksiä. Mikäli kaukoliikenteen vuorotarjonta oikoradalla vähenee, voi tällä olla heikentävä vaikutus työmatkaliikkumisen sujuvuuteen Lahden ja Helsingin välillä. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että jatkosuunnittelussa tarkastellaan nykyistä tarkemmin mahdollisia muutoksia junaliikenteen palvelutasossa oikoradalla sekä niiden vaikutuksia työmatkaliikenteeseen ja alueiden väliseen saavutettavuuteen.

Liikennejärjestelmän resilienssin näkökulmasta uusi ratayhteys voi lisätä vaihtoehtoisten reittien määrää ja parantaa raideliikenteen häiriönsietokykyä pääkaupunkiseudulla. Samalla nykyiselle rataverkolle mahdollisesti vapautuva kapasiteetti voi parantaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä satamien ja logististen solmukohtien yhteyksissä. Vaikutusten todellinen laajuus riippuu kuitenkin siitä, kuinka merkittävästi liikennettä siirtyy uudelle radalle.

Seudullisesti tarkasteltuna hankkeen vaikutukset kohdistuvat erityisesti Uudenmaan liikennejärjestelmään sekä Porvoon seudun saavutettavuuteen. Porvoon aseman sijaintivaihtoehtoilla on keskeinen merkitys sekä matkaketjujen toimivuuden että aseman saavutettavuuden kannalta. Porvoon keskustaan sijoittuva asema tukisi erityisesti paikallista saavutettavuutta, sillä asema olisi hyvin saavutettavissa kävellen, pyöräillen ja paikallisella joukkoliikenteellä. Samalla aseman sijoittuminen

pääosin maan alle Porvoon ydinkeskustassa rajoittaisi liityntäliikenteen järjestämismahdollisuuksia. Erityisesti liityntäpysäköinnin toteuttaminen keskustaympäristössä olisi tilallisesti haastavaa, mikä voi rajoittaa aseman käyttöä laajemman seudullisen käyttäjäkunnan näkökulmasta.

Kuninkaanportin alueelle sijoittuva asema voisi puolestaan palvella laajemmin Porvoon seutua ja sen ympäröiviä alueita. Alue sijaitsee keskeisten tieyhteyksien läheisyydessä, mikä mahdollistaa sujuvat yhteydet henkilöautolla ja linja-autoliikenteellä. Kuninkaanportissa olisi myös paremmin tilaa liityntäpysäköinnille sekä liityntäliikenteen järjestämiselle, mikä tukee matkaketjujen toimivuutta ja aseman saavutettavuutta erityisesti seudullisesta näkökulmasta.

Aseman sijaintivaihtoehdoilla on merkitystä myös maankäytön kehittämismahdollisuuksien kannalta. Porvoon keskustassa aseman sijoittuminen lähelle historiallisesti arvokasta vanhan kaupungin aluetta rajoittaa laajamittaisen kaupunkirakenteen kehittämismahdollisuuksia. Tämän vuoksi aseman ympärille rakentuvan uuden, raideliikenteeseen tukeutuvan kaupunkirakenteen kehittäminen olisi keskustavaihtoehdossa rajallisempaa. Kuninkaanportin alueella maankäytön kehittämisedellytykset ovat väljemmät, ja asemaseudun ympärille on mahdollista suunnitella vaihteittain uutta asumista, työpaikkoja ja palveluja siten, että alue tukeutuu suoraan raideliikenteeseen ja muodostaa toimivan joukkoliikenteen solmukohdan.

Maakuntakaavoituksen näkökulmasta Porvoon aseman sijaintiratkaisulla on siten keskeinen merkitys sille, miten uusi ratayhteys kytkeytyy alueelliseen liikennejärjestelmään ja ohjaa tulevaa maankäytön kehitystä. Vaihtoehtojen vertailussa on tärkeää tarkastella tasapainoisesti paikallista ja seudullista saavutettavuutta, liityntäliikenteen toimivuutta sekä asemaseutujen maankäytön kehittämismahdollisuuksia. Näiden tekijöiden yhteensovittaminen on keskeistä, jotta uusi ratayhteys voi tukea sekä toimivaa liikennejärjestelmää että maakuntakaavan tavoitteiden mukaista kestävästä yhdyskuntarakennetta.

Kokonaisuutena hankkeella on potentiaalia vahvistaa Uudenmaan saavutettavuutta ja raideliikenteen pitkän aikavälin kehittämisedellytyksiä. Vaikutusten toteutuminen edellyttää kuitenkin tiivistä yhteensovittamista muun liikennejärjestelmän kehittämisen, maankäytön suunnittelun sekä liikennepalvelujen kanssa. Näihin liittyvät epävarmuustekijät korostavat vaikutusten jatkotarkentamisen tarvetta suunnittelun seuraavissa vaiheissa.

Kaikki ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkasteltavat ratalinjaukset eivät ole kaikilta osin voimassa olevan maakuntakaavan mukaisia. YVA-prosessi sekä Itäratahankkeen alustava yleissuunnitelma tullaan kuitenkin huomioimaan parhaillaan käynnissä olevassa VISIO-vaihemaakuntakaavaprosessissa.

Alue- ja yhdyskuntarakenne

YVA-menettelyssä on arvioitu sekä ratalinjausvaihtoehtojen että mahdollisten uusien asemien vaikutuksia nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön sekä alueidenkäytön kehittämisedellytyksiin.

Arvioinnin tausta-ainesto vaikuttaa kattavalta. Alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja kehitysnäkymiä on selvitetty sekä paikkatietojen että voimassa ja vireillä olevien kaavojen avulla. Arvioinnissa on tunnistettu, minkälaisia vaikutusmekanismeja uudella ratahankkeella voi olla vaikutusalueensa maankäyttöön. Arvioinnissa on otettu huomioon eri suunnittelu- ja aluetasot.

Aluerakenteeseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa korostetaan hankkeen merkitystä Porvoon, Kouvolan ja Itä-Suomen kannalta. Arviointiteksistä on kuitenkin jonkin verran vaikea hahmottaa, mikä on nimenomaan Itärata-hankkeen merkitys ja mikä osuus kokonaisvaikutusten kannalta taas on Lentoradalla ja mikä Itäradan jälkeisillä yhteyksillä edelleen Kouvolasta itään.

Arvioinnissa on tunnistettu hankkeen merkitys Porvoon kannalta, mutta rinnastettu Porvoon tilannetta koskemaan myös Kouvolaan, johon kuitenkin jo nykyisellään on ratayhteys. Arvioinnissa on aluerakennenaikokulmasta tuotu esiin radan todennäköinen vähäinen merkitys muiden ratakäytävän uusmaalaisten kuntien osalta. Arvioinnissa tuodaan esiin mahdolliset vaikutukset Lahden suunnan junaliikenteeseen, joten arvioinnissa mainitun Lahden kaupunkiseudun lisäksi aluerakenteellisten vaikutusten arvioinnissa olisi ollut syytä tuoda esiin myös Helsingin ja Lahden välillä sijaitseviin Uudenmaan radanvarsikuntiin kohdistuvat mahdolliset vaikutukset.

Yhdyskuntarakenteen kehittämisen osalta maakuntakaavassa osoitetuista tiiviin yhdyskuntarakenteen alueista merkittävimpiä vaikutuksia voi kohdistua Sipoon Nikkilään ja Porvooseen. Muilta osin ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat Uudellamaalla joko tunneliin tai harvemman asutuksen alueille.

Arvioinnissa on tuotu esiin pinnassa kulkevan radan vaikutusmekanismeja ratakäytävän maankäyttöön (esim. melu ja värinä, pirstominen, estevaikutukset, vaikutukset reitteihin).

Nikkilä on Sipoon merkittävin keskus, joka maakuntakaavassa on osoitettu keskuksena sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä. Nämä ovat maakunnan ensisijaisia yhdyskuntarakenteen kehittämisen alueita, joita koskevat monet tavoitteet, kuten yhdyskuntarakenteen tehostaminen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen, palveluiden saavutettavuus jne. Nikkilä on myös itäisin maakuntakaavan mukaisista niin kutsutun KeNi-radana maankäytön kehittämisen vyöhykkeistä. Arvioinnissa on tuotu esiin lähijunaliikenteen merkitystä asemaympäristöjen maankäytön kehittämispotentiaalin kannalta. Sen sijaan Sipoon keskeisimmän taajama-alueen halkaisevan nopean kaukoliikenteen radan rajoittavat vaikutukset ja ristiriidat suhteessa keskuksen maankäytön kehittämistavoitteisiin (ja

kaavoihin) jäävät Nikkilän vaihtoehdon (N) osalta vähäiselle huomiolle arvioinnissa. Radan ja siihen liittyvien mahdollisten muiden rakenteiden (melunsuojaus tms.) suhdetta ympäröivään kaupunkirakenteeseen keskeisellä taajama-alueella olisi ollut hyvä myös havainnollistaa esim. leikkauspiirroksen avulla.

Porvoossa muut linjaus- ja asemavaihtoehdot vaihtoehtoa K lukuun ottamatta sijoittuvat tunneliin moottoritien eteläpuoliselle alueelle, jonne maakuntakaavassa on osoitettu keskus ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke. Pintavaihtoehto K ja uusi asema Kuninkaanportissa, moottoritien pohjoispuolella, loisi siten toteutuessaan uuden kaupunkirakenteen painopisteen, ja ratakäytävä uudenlaisia reunaehtoja moottoritien pohjoispuolisen alueen maankäytölle. Maakuntakaavassa Kuninkaanportin alue on osoitettu uudeksi raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi.

Väljemmän rakentamisen alueita koskien arvioinnissa on tunnistettu pinnassa kulkevan radan kylämaisiin alueisiin tai muihin asutustiivistymiin kohdistuva pirstova vaikutus.

Arvioinnissa on tuotu esiin myös esimerkiksi liityntäpysäköinnin tilantarpeet ja se, että liityntäliikenne ja -pysäköinti voi olla haasteellisia yhteensovittaa asemaympäristöjä koskevien yhdyskuntarakenteen tiivistämistavoitteiden kanssa.

Tunneliosuuksien osalta arvioinnissa on tuotu esiin mahdolliset paikalliset vaikutukset, kuten maanpäälliset rakenteet sekä maalämpökaivojen rakentamisen estyminen linjauksen alueella.

Ihmisten elinolot ja viihtyvyys

Vaikutuksilla ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen tarkoitetaan hankkeen ihmisiin tai yhteisöön kohdistuvaa vaikutusta, joka aiheuttaa muutoksia ihmisten elinympäristössä, hyvinvoinnissa tai elämänlaadussa. Vaikutusten muodostuminen on monen tekijän summa, mutta tässä yhteydessä huomiota on kiinnitetty erityisesti hankkeen melu- ja värinävaikutuksiin, sekä ilmanlaatuun kohdistuviin vaikutuksiin.

Arviointiselostuksessa on selkeästi arvioitu vaikutukset niin rakentamisen kuin käytön aikana, tunnistettu merkittävimmät vaikutukset ja kuvattu haitallisten vaikutusten lieventämiskeinot, sekä arviointiin liittyvät epävarmuustekijät. Hankkeen vaikutukset syntyvät pääosin radan rakentamisen ja käytön aikana. Kuitenkin jo hankkeen suunnitteluvaiheessa voi syntyä asukkaissa huolia tai epävarmuuksia muutoksista, joita hanke ihmisten elinympäristöön tuo. Linjausvaihtoehdosta riippuen toteuttaminen voi edellyttää rakennusten lunastuksia.

Raideliikenteen melu, värinä ja ilmanlaatuvaikutukset suhteessa nykytilaan ovat suurimmat alueilla, jotka ovat tällä hetkellä hiljaisia ja maaseutumaisia alueita. Toisaalta jo rakennetussa ympäristössä melulle ja värinälle altistuu suuremmat ihmismäärät. Vaikutusten arvioinnin mukaan suurimmat

kielteiset meluvaikutukset ovat alueilla, joilla on useita rakennuksia. Tunneliosuuksilla vaikutukset jäävät vähäisemmiksi.

Selostus antaa realistisen kuvan ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvista vaikutuksista. Selostuksessa tunnistetut haitallisia vaikutuksia lieventävät toimenpiteet on jatkosuunnittelun yhteydessä tarpeen ottaa mahdollisimman kattavasti huomioon.

Suojelualueet ja luontoarvot

Selostuksen mukaan vaihtoehtojen vaikutuksia suojelukohteisiin voidaan lieventää tarkemmassa suunnitteluvaiheessa. Esimerkiksi ratalinjauksen sijoittuminen linjauskäytävässä tarkentuu, jolloin merkittävään osaan linjauskäytäviin sijoittuvista arvokohteista voidaan välttää kajoamista. Luonnonympäristön kokonaisarviointissa tunnistetaan epävarmuustekijänä vähäinen tiedon määrä tavanomaiseen luontoon liittyen. Arviointia on tehty yleispiirteisesti avointen paikkatietojen avulla.

Selostuksessa todetaan, että hankkeen luontoselvityksissä tuotettu luontoaineisto on jaoteltu neljään arvoluokkaan Luopas-oppaassa esitetyn mukaisesti (Mäkelä & Salo 2023). Sen sijaan saman oppaan jaottelua huomioitaviin asioihin suunnittelun tarkkuustason mukaan ei ole mainittu:

- aina huomioitavat kohteet (huom. voi sisältää myös luokan 4 kohteita)
- näiden lisäksi yleispiirteisessä maakuntatason suunnittelussa huomioitavat kohteet

Tietopohjassa ei selostuksessa mainita maakuntakaavoituksen yhteydessä tunnistettujen maakunnallisten luontokohteiden tietoja (Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuuden liitekartta ja kohdelista V3), paitsi ne, jotka on osoitettu suojelualuemerkinnällä (taulukko 61). Näiden alueiden arvot on syytä ottaa huomioon maakuntakaavan yleisen suunnittelumääräyksen mukaan: ”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja alueidenkäytössä on otettava huomioon alueiden arvokkaat ominaispiirteet ja turvattava luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön arvot.”

Selostuksen selkeyden vuoksi siihen (tai liitteeksi, johon viittaus tekstissä) tulisi sisältyä yhteenvetokartta selvitysalueiden rajauksista hankkeen yhteydessä teetetyistä luontoselvityksistä. Lisäksi mukaan kuuluisi tietoa siitä, mitkä linjaukset ovat olleet mukana missäkin selvitysvaiheessa.

Ekologinen verkosto

Vaikutukset ekologiseen verkostoon on arvioitu maakunnallisella ja ylimaakunnallisella tarkastelutasolla paikkatietoaineistoihin ja maakuntakaavamerkintöihin perustuen. Arviointiaineisto on kuvattu ja sitä on käytetty asianmukaisesti. Uudenmaan maakuntakaavoissa osoitetut viheryhteystarvemerkinnot ja Uudenmaan ekologiset verkostot -selvityksen aineisto on huomioitu liitteessä 9.

Vaikutukset on arvioitu kaikkien ratalinjausvaihtoehtojen osalta pääosin suuriksi sekä ekologisen verkoston herkkyyden että vaikutuksen

suuruuden ja merkittävyyden kannalta. Kielteiset vaikutukset on arvioitu vähäisemmäksi silloin, kun rataosuus sijoittuu pääosin tai kokonaan tunneliin. Pitkät tunnelijaksot ja ratasillat ovat arvioinnin perusteella suositeltavia ekologisen verkoston säilymisen kannalta.

Arviointiselostuksessa on esitetty ekologiin yhteyksiin kohdistuvien haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja. Tunnistettut keinot ovat relevantteja ja ne tulee ottaa mahdollisimman laaja-alaisesti käyttöön radan jatkosuunnittelussa. Uudenmaan liitto korostaa ekologisten yhteyksien turvaamista radan poikki niissä paikoissa, jotka on selvityksissä ja alueiden käytön suunnittelussa tunnistettu ekologisen verkoston ja lajiston kannalta merkittäviksi.

Yksittäisten vaikutusten ja lieventämistoimien ohella on myös välttämätöntä huomioida vaikutusten kumuloituminen. Ratahankkeen yhteisvaikutukset muiden liikenneväylien, yhdyskuntarakenteen sekä rataan liittyvien asemien kehittämisen voivat paikoin olla merkittäviä ekologisen verkoston toimivuudelle. Lisäksi ilmastonmuutos vaikuttaa yhä voimakkaammin lajiston nykyisiin elinympäristöihin ja sitä kautta ekologisten yhteyksien tarpeisiin. Paikoin myös virkistyskäyttö ja sen kulutusaineet voivat heikentää yhteyksien toimivuutta.

Uudenmaan liitto pitää arviointia ja sen johtopäätöksiä riittävinä jatkosuunnittelun kannalta.

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen hyödyntäminen

Itärata ei poikkea tavanomaisesta infrarakentamisen hankkeesta sen maa- ja kallioperään ja luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyvien vaikutusten osalta. Radan rakentaminen edellyttää maaperän leikkauksia, louhintoja ja maapohjan vahvistamistoimenpiteitä, jotka muuttavat maa- ja kallioperäolosuhteita pysyvästi. Hankkeen mittakaavan vuoksi vaikutukset ovat merkittävät. Rakentamisen aikana syntyy huomattava määrä maa- ja kiviaineksia, joista osa voidaan hyödyntää radan rakenteissa, mutta kokonaisuudessaan hanke on reilusti massaylijäämäinen.

Kokonaisvaikutukset maa- ja kallioperään ja luonnonvarojen hyödyntämiseen on arvioitu myönteiseksi ja merkittävydeltään vähäiseksi tai kohtalaiseksi. Arvioinnin johtopäätöstä on perusteltu sillä, että massaylijäämä voidaan jatkojalostaa ja kierrättää, mikä vähentää neitseellisten luonnonvarojen ottamisarvetta muualla.

Arviointiselostuksessa todetaan myös, että laaja-alaisia haittoja maa- ja kallioperään ei ole odotettavissa, mutta tämän johtopäätöksen perustelut jäävät epäselviksi.

Asiantuntija-arvion johtopäätöstä voi pitää kiertotalousnäkökulmasta oikeansuuntaisena, mutta ei maa- ja kallioperään ja luonnonvarojen hyödyntämiseen kohdistuvien kokonaisvaikutusten näkökulmasta. Hankkeen kokonaisvaikutuksia tulisi arvioida suhteessa nykytilaan, eikä johtopäätöksissä tulisi korostaa kiertotalouden näkökulmaa, koska kiertotalous ja maamassojen hallinta liittyvät rakentamisen sivuvirtojen hyödyntämiseen, ei varsinaisesti hankkeen tavoitteista lähtevään

toimintaan. Arvioinnin johtopäätöksiä tulisi korjata siten, että niissä huomioidaan hankkeen aiheuttamat pysyvät merkittävät muutokset maa- ja kallioperään, sekä luonnonvarojen hyödyntämiseen.

Luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyen Uudenmaan liitto vielä toteaa, että resurssiviisuus ja maa-ainesten kiertotalous on hyvin tärkeää, ja kannustaa löytämään jatkosuunnittelussa erilaisia tapoja massaylijäämän mahdollisemman tehokkaaseen hyödyntämiseen.

Pohjavedet

Itäradan linjausvaihtoehdot osuvat useammalle pohjavesialueelle. Arviointiselostuksessa on kuvattu pohjavesialueet ja niiden suhde hankevaihtoehtoihin. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu eri vaihtoehtojen vaikutukset pohjavesialueille. Pohjavesiä koskeva vaikutusten arviointi vaikuttaa kattavasti ja asianmukaisesti laaditulta. Ympäristöselvitys antaa hyvät lähtötiedot tarkemmalle suunnittelulle ja pohjavesien huomioimiselle seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Vaikutusten arvioinnin menetelmät ja tausta-aineistot vaikuttavat kattavilta ja vaikutusmekanismit on tunnistettu. Maiseman piirteiden ja hankkeen vaikutusten havainnollistamiseksi on laadittu paikkatieto- ja havainnekuvamateriaalia. Maakuntakaavassa osoitetut maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet on tunnistettu ja kuvattu asianmukaisesti.

Vaikutukset on tarkasteltu yleispiirteisellä tasolla koko hankealueelta. Vaikutusten arviointi on kuitenkin yksittäisten kohteiden näkökulmasta jäänyt suhteellisen kevyeksi. Tämä on ymmärrettävää ottaen huomioon hankkeen laajuus. Tiettyjen erityisen herkkien/häiriintyvien kohteiden osalta arviointia olisi kuitenkin voinut jonkin verran laajentaa ja/tai tarkentaa.

Sipoon Nikkilä on maakuntakaavassa osoitettu keskuksena ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä. Nämä ovat maakunnan ensisijaisia yhdyskuntarakenteen kehittämisen alueita. Ratalinjausvaihtoehto N kulkee pinnassa keskusta-alueen poikki. Vaikutusten arviointi jää tältä osin hyvin ohueksi eikä tuo esiin nopean kaukoliikenteen radan suhdetta (ja todennäköisiä ristiriitoja) suhteessa kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan. Havainnemateriaaliin olisi myös ollut hyvä sisällyttää esimerkiksi leikkauspiirustus ja/tai valokuvasovite vaikutusten havainnollistamiseksi.

Myös vaihtoehto K+ aseman (sekä pinnassa kulkevan ratalinjan ja liityntäpysäköinnin ym.) osalta arviointi on kevyt ottaen huomioon aseman sijainti arvokkaan kulttuurimaisemkokonaisuuden alueella tai välittömästi sen kupeessa, lähellä Porvoonjoen uomaa, vanhaa rautatieasemaa ja Porvoon vanhaa kaupunkia. Laaditusta havainnekuvasta on jonkin verran vaikea hahmottaa miltä osin mallinnetut muutokset johtuvat Itärata-hankkeesta ja miltä osin on kuvattu muuta mahdollisesti muuttuvaa maankäyttöä.

Porvoon ydinkeskustan osalta mainitaan tunneliaseman sisäänkäynnit, mutta merkittävämpi ja haasteellisempi kysymys valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön kannalta voi olla liityntäliikenteen ja -pysäköinnin sovittaminen osaksi keskustan miljöötä.

Vaikutusten merkittävyys ja vaihtoehtojen vertailu on tyypillisesti vaikeaa yksinkertaistaa taulukkomuotoon, kun kyse on maisemasta ja kulttuuriympäristöstä moninaisine piirteineen ja arvoineen. Myös subjektiivinen näkemys vaikuttaa arvioon hankkeen aiheuttamien muutosten merkittävydestä, sillä yksinkertaisia metodeja ja mittareita maisemavaikutusten ja niiden merkittävyyden arvioimiseksi on vaikea määritellä.

Ilmasto

Ratahankkeen kokonaisvaikutus ilmastoon muodostuu kolmesta päätekijästä: 1. Rakentamisen ja kunnossapidon kasvihuonekaasupäästöt. 2. Hiilivarastojen ja -nielujen muutokset. 3. Liikenteen muutoksista syntyvät päästövähennykset.

Rakentamisen päästöt ovat hankkeen merkittävin yksittäinen päästölähde, jotka aiheutuvat pääosin rakennusmateriaalien valmistuksesta. Vaihtoehdot, joissa on pitkiä kalliotunneliosuuksia, aiheuttavat selvästi suurimmat rakentamisen aikaiset päästöt. Hiilivarastojen ja -nielujen menetykset korostuvat vaihtoehdoissa, jotka kulkevat pitkiä matkoja maan päällä metsä- ja maatalousvaltaisilla alueilla. Liikenteen päästövähennyksiä saadaan, kun matkoja siirtyy etenkin henkilöautoilusta raideliikenteeseen.

Hankkeen kokonaispäästöt on havainnollistettu vaikutusluokittain 50 vuoden ajanjaksolla. Laskelman perusteella radan rakentamisen ja kunnossapidon päästöt ovat aina moninkertaiset hiilivarastojen ja -nielujen menetykseen verrattuna. Pidemmällä aikavälillä hiilinielun menetyksen kumulatiivinen vaikutus tosin kasvaa edelleen.

Yksinomaan ilmastopäästöjen hillinnän näkökulmasta tulisi priorisoida vaihtoehtoja, joissa rakentamisen päästöt ovat mahdollisimman alhaiset. Näin voidaan vähentää hankkeen suoria päästöjä nopeasti, mikä on ilmastomuutoksen pysäyttämisen kannalta kriittistä. Tästä syystä on erityisen tärkeää, että arvioinnissa tunnistetut haitallisten vaikutusten lieventämiskeinot rakentamisen päästöjen vähentämiseksi otetaan laajalti käyttöön hankkeen toteuttamisessa. Myös muita keinoja tarvitaan, mutta niiden vaikutus kokonaispäästöihin jäänee pieneksi.

Itäradan arvioidaan vähentävän käytön aikaisia liikenteen päästöjä merkittävästi korvaamalla henkilöautoliikennettä. Liikenteen päästövaikutukset perustuvat oletettuun liikennöintiskenaarioon ja sen pohjalta tehtyyn liikenne-ennusteeseen. Arvioinnissa ei ole kuitenkaan tunnistettu epävarmuustekijänä henkilöautokannan päästökehitystä, joka on riippuvainen muun muassa autokannan uudistumisen nopeudesta ja vaihtoehtoisten polttoaineiden tarjonnasta.

Maakuntahallitus

§ 41

30.03.2026

Yhteenveto

Yhteenveto Uudenmaan liiton lausunnon keskeisistä viesteistä osayleiskaavan jatkovalmistelua varten:

- Itärata-hanke on liikennejärjestelmän kannalta merkittävä hanke, jolla voi olla vaikutuksia valtakunnalliseen raideliikenneverkkoon, alueelliseen saavutettavuuteen sekä Uudenmaan liikennejärjestelmän toimivuuteen.
- YVA-selostus antaa pääosin kattavan kuvan hankkeen vaikutuksista, mutta erityisesti liikennejärjestelmävaikutusten tarkastelua olisi perusteltua syventää jatkosuunnittelussa.
- Porvoon asemaratkaisulla on keskeinen merkitys sekä paikallisen että seudullisen saavutettavuuden sekä maankäytön kehittämismahdollisuuksien kannalta.
- Arvioinnissa tulisi tarkentaa hankkeen roolia suhteessa Lentorataan ja Itä-Suomen jatkoyhteyksiin, jotta hankkeen kokonaisvaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ovat selkeämmin hahmotettavissa.
- Luontovaikutusten tarkastelussa tulisi huomioida maakuntakaavatyössä tunnistetut maakunnallisesti arvokkaat luontokohteet sekä selkeyttää luontoselvitysten rajauksia ja aineistoja.
- Rakentamisen ilmastovaikutukset ovat merkittävät, minkä vuoksi hankkeen jatkosuunnittelussa on tärkeää kiinnittää erityistä huomiota rakentamisen päästöjen vähentämiseen ja haitallisten vaikutusten lieventämiseen.
- Hankkeen jatkosuunnittelussa on keskeistä varmistaa, että ratahankkeen ratkaisut tukevat kestäväää liikennejärjestelmää sekä maakuntakaavan tavoitteiden mukaista alue- ja yhdyskuntarakennetta.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon,
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Päätös:

Maakuntahallitus päätti esityksen mukaan.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Pasi Kouhia

Täytäntöönpano:

Päätösote: Lupa- ja valvontavirasto



Uudenmaan liitto
Nylands förbund

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Maakuntahallitus

§ 41

30.03.2026

Otteen oikeaksi todistaa

30.03.2026

Petra Vartiainen
Arkistonhoitaja



Uudenmaan liitto
Nylands förbund

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Maakuntahallitus

§ 41

30.03.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 41

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.



Lupa- ja valvontavirasto

Viite: LVV-U/20947/2026

Vantaan kaupungin lausunto Lupa- ja valvontavirastolle Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. YVA näin merkittävästä hankkeesta on erittäin laaja kokonaisuus, siksi tämä lausunto on jäsennelty aiheittain.

Liikenteelliset vaikutukset

Arviointiselostuksessa todetaan kaksi pääoletusta liikenteellisten vaikutusten osalta. Yhtenä oletuksena on, että lyhyemmän matka-ajan takia Lahden kautta kulkeva Itä-Suomen kaukojunaliikenne siirtyy kokonaisuudessaan käyttämään Itärataa, jolloin Helsingin ja Lahden sekä Lahden ja Kouvolan välinen kaukojunatarjonta poistuu. Kaukojunatarjonnan supistumista korvataan tihentämällä lähijunatarjontaa. Toisena oletuksena on, että lähijunaliikenne aloitetaan Porvoon ja Helsingin välillä. Toisin kuin vertailuvaihtoehdossa Porvoon ja Helsingin välistä busstarjontaa ei lisätä vuoteen 2040 mennessä. Nykyiset Porvoon ja Helsingin välillä moottoritietä pitkin kulkevat suorat bussilinjat käännetään päättymään Malmin asemalle Helsingin keskustan sijaan. Lähijunaliikenne käyttää Itäradan lisäksi Lentorataa. Pysähdyspaikkoja ovat pääteasemien lisäksi lentoasema (vaihtoyhteydet lähi- ja kaukojuniin), Pasila ja osassa linjausvaihtoehdoista Kerava.

Näillä oletuksilla on merkittäviä vaikutuksia Vantaan junaliikenteeseen, koska viimeistään Itäradan myötä kaikki idän suunnan kaukojunaliikenne poistuu Tikkurilasta. Lisäksi pääradan ja idän suuntainen lähijunaliikenne hajautuu Vantaalla, kun Porvoon ja Helsingin välinen lähijunaliikenne pysähtyisi Vantaalla lentoasemalla. Nykyisin kaikki pääradan ja idän suunnan junaliikenne pysähtyy Tikkurilassa, joten Itäradalla ja sen osana olevalla Lentoradalla on laajoja vaikutuksia Vantaan joukkoliikennejärjestelmään. Koska Lentoradan aiheuttamista muutoksista junaliikenteeseen ei ole päätöksiä, on hankalaa arvioida, mitkä vaikutukset ovat pelkästään Itäradan aiheuttamia.

Arviointiselostuksessa mainitaan, että jatkosuunnitteluun valitulla ratalinjauksella NE Z-lähijunien vuorovälien tihentäminen parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa Keravan lisäksi myös Tikkurilassa, Järvenpäässä, Mäntsälässä ja Orimattilassa. Vantaan kaupunki on eri mieltä Tikkurilan joukkoliikenteen palvelutason parantumisesta ja esittää, että junaliikenteen muutoksien vaikutuksia Vantaalle ja erityisesti Tikkurilaan on selvitettävä tarkemmin. Z-lähijunien vuorovälien tihentäminen korvaa poistuvaa kaukojunaliikennettä eli nopeampia yhteyksiä esimerkiksi Tikkurilasta Lahteen poistuu. Lisäksi kaukojunien poistuminen Tikkurilasta heikentää alueen kansallista saavutettavuutta ja houkuttelevuutta. Vaikka joitakin asemilta yhteydet



Tikkurilaan voivat parantua lähijunaliikenteen tihentyessä, kokonaisuudessa liikennöintimutosten vaikutus Tikkurilaan sekä Itä-Vantaalle on negatiivinen.

YVA-selostuksen mukaan Vantaalle sijoittuisi yksi ajotunneli sekä muutamia kuilurakennuksia. Kuilurakennusten tarkempi sijainti ja määrä riippuu valitusta linjauksesta, pääosin ne sijoittuisivat Vallinojan alueelle. Mahdollinen ajotunnelin suuaukko sijoittuu Lehmustontien ja Fallbackantien risteyksen itäpuolelle. Samaa mahdollista ajotunnelia käytettäisiin myös Lentoradan rakentamisessa. Arviointiselostuksessa ei ole erikseen arvioitu yksittäisten ajotunnelien kuljetusmääriä. Louhekuljetusten aiheuttama suhteellinen lisäys Korson pohjoisosan raskaan liikenteen määriin on joka tapauksessa huomattava ja lisäksi raskas liikenne voi synnyttää turvallisuus- ja meluhaittaa. Huomioiden, että Fallbackantien varrella on Vantaalla pientaloja sekä päiväkotia, on näiden haittojen minimoimiseen kiinnitettävä huomiota jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Valtakunnallisen raidehankkeen keskeisimmät vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen syntyvät välillisesti junaliikenteen muutosten aiheuttaman eri alueiden saavutettavuuden muutoksen kautta. Arvioinnissa on kiinnitetty huomiota erityisesti Itäradan myötä parantuviin yhteyksiin, mutta vähemmän siihen, kuinka heikentyvä kaukojunaliikenteen saavutettavuus vaikuttaa. Sen sijaan hankkeen suorat vaikutukset maankäyttöön ovat vähäisiä, sillä Vantaan alueella suunnitellut ratalinjaukset kulkisivat kokonaan maan alla. Maan päälle näkyviä rakenteita olisivat kuilurakennukset ja ajotunnelin suuaukko.

Yleiskaavassa pääradalle on osoitettu Vallinojan asemavaraus ja sen lähialueille uutta asuinalueita. Itärata tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että asemavaraus ja siihen tukeutuva asuinrakentaminen on mahdollista. Itärata ei saa heikentää Vantaan mahdollisuuksia hyödyntää Vallinojan aluetta asuntorakentamiseen.

Vaikutukset meluun, runkomeluun ja tärinään

Rakentamisen aikaiset meluvaikutukset aiheutuvat erityisesti tunnelien rakentamisesta syntyvän louheen kuljetuksesta. Haittavaikutukset melun osalta tulee minimoida esimerkiksi kuljetusajat huomioiden. Runkomelua ja tärinää aiheutuu sekä tunnelien rakentamisen että radan rakentamisen ja käytön aikana. Tunnelin louhiminen tulee toteuttaa tärinälle asetetut raja-arvot huomioiden.

Tärinä- ja runkomeluvaimennus tulee toteuttaa siten, että käytön aikana ohjearvotasot vaikutusalueen rakennuksissa alittuvat. Jatkosuunnittelussa tulee tutkimuksin, mallinuksin ja mittauksin suunnitella vaimennukset ja varmistaa niiden toimivuus. Runkomelu on keskeinen kysymys ihmisiin kohdistuvien vaikutusten kannalta. Riittävä runkomeluvaimennus tulee toteuttaa nykyisten lisäksi myös suunniteltujen asuinalueiden kohdalla, sillä myöhemmin runkomelun vaimentaminen on vaikeampaa. Ratojen aiheuttamasta tärinästä ja runkomelusta ei saa aiheuttaa haittaa voimassa olevien kaavojen toteuttamiselle.



Vaikutukset ilmanlaatuun

Vaikka rakentamisen aikaiset päästöt ovat väliaikaisia ja paikallisia, vaikutus ei lähialueen asukkaiden kannalta ole merkityksetön. Suurin ilmanlaatuhaittojen lähde on rakentamisen aikaisten kuljetusten aiheuttama pölyäminen erityisesti reitin alkuosassa. Reitin varrella on asutusta sekä päiväkotia. Tarvittavat pölyntorjuntatoimenpiteet tulee suunnitella ilmanlaadun turvaamiseksi myös rakentamisen aikana. Ilmanlaatuhaittojen vähentämiseksi tulisi huomioida myös raskaan liikenteen ajoittaminen ruuhka-aikojen ulkopuolelle, jotta liikenne on mahdollisimman sujuvaa eikä synny paikallisia päästöjä kasvattavaa tyhjäkäyntiä.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Arvioinnissa ei ole tehty erillisiä pohjavesitutkimuksia tai -kartoituksia, mutta selostuksen mukaan tarkemmat selvitykset ja mallinnukset ovat oleellisia toimenpiteitä jatkosuunnittelussa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat vaikuttaa pohjaveden määrään. Ratalinjaus ei Vantaalla sijoitu pohjavesialueille. Vallinojan savikkoalueella voi esiintyä paineellista pohjavettä savenalaisissa maakerroksissa.

Alueella on energia- ja mahdollisesti talousvesikaivoja, joita ei ole vielä kartoitettu. Jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa on keskeistä tiivistää tunneli siten, että pohjavesiolosuhteille ei aiheudu haitallisia muutoksia. Myös energia- ja talousvesikaivot tulee kartoittaa sekä suunnitella, kuinka poistettavat voidaan korvata. Asukkaat ovat tuoneet esiin huolen energiakaivoista.

Vaikutukset luontoon

Luontotyyppikohteiden läheisyydessä tapahtuva rakentaminen voi aiheuttaa epäsuoria kielteisiä vaikutuksia, mm. vesistövaikutusten ja reunavaikutuksen kautta. Radan ja rataan liittyvien rakenteiden rakentaminen ja rataan liittyvät muut rakennustyöt (esim. alikulkujen levennykset, siltojen levennykset, muutokset katuihin) aiheuttavat vesistövaikutuksia, joista oleellisin on kiintoainesvaikutus. Tunnelirakentaminen voi puolestaan vuotovesien kautta vaikuttaa pohjaveden pinnantasoon ja sitä kautta mm. Lähdeluontotyyppeihin. Itäradan linjaus alittaa tunnelissa Rauno ja Liisa Ruuhijärven metsän sekä Tussinkosken luonnonsuojelualueet. Tunneleiden tiivistäminen on tärkeää vaikutusten vähentämiseksi.

Kuilujen paikkojen tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava luontoarvot rakennusten sijoittelussa. Vantaalla on käytössä ekologisen kompensaaion malli, jossa rakentamisesta aiheutuva luontohaitta (esim. puuston poisto) korvataan parantamalla luonnon tilaa toisaalla, jotta luonnon monimuotoisuus ei vähene.

Ilmastovaikutukset

Merkittävin osa hankkeen ilmastovaikutuksista syntyy rakentamisen aikana. Erityisesti tunnelipainotteisilla vaihtoehdoilla rakentamisen päästöt ovat suuret. Käytön aikaiset päästöt muodostuvat junien liikennöinnistä ja kunnossapidosta. Käytön aikana saavutetaan arvion mukaan päästövähennemää junan korvatussa osan henkilöautomatkoista ja



maantiekuljetuksista. Päästövähennysten maksimoimiseksi yhteyden tulee olla houkutteleva, mikä saavutetaan korkeammalla nopeudella.

Käytön aikaisiinvaikutuksiin liittyy epävarmuuksia, ja erityisesti siksi rakentamisen aikaisten vaikutusten minimointiin tulee panostaa. Jatkosuunnittelussa tulee arvioida mahdollisuudet vähentää rakentamisaikaisia päästöjä esimerkiksi vähähiilisempien materiaalien avulla tai pyrkimällä vähentämään kiviaineksen kuljetuksista aiheutuvia päästöjä.

Yhteenveto

Itärata on hankkeena erittäin laaja ja vaikutuksiltaan merkittävä. YVA-selostukseen on koottu laajasti arvioitavia vaikutuksia ja hankkeen YVA-arviointi antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelulle. Huomioiden kuitenkin hankkeen mahdolliset merkittävät vaikutukset Vantaan yhdyskuntarakenteeseen ja saavutettavuuteen, Vantaan kaupunki korostaa lausunnossa esiin nostettujen jatkosuunnittelutarpeiden ja lisäselvitysten tärkeyttä. Vantaan kaupunki korostaa myös hankkeen rakentamisen ja käytön aikaisten ympäristöhaittojen minimoimisen tärkeyttä.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

ITÄRADAN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTENARVIOINTISELOSTUS

Alla mainitut asiakirjat on allekirjoitettu X-Signissa. Allekirjoittajien henkilöllisyys on varmennettu vahvalla tunnistautumisella.

Allekirjoitukset

Allekirjoittaja **Paavola Susanna**
Allekirjoitusaika 13.03.2026 07:51

Allekirjoittaja **Kaasalainen Pauliina**
Allekirjoitusaika 13.03.2026 09:45

Allekirjoitetut asiakirjat

Asiakirja LAUSUNTO 13.3.2026_Itäradan YVA-selostus.pdf
(131a2e3cae7557dba1891892b93c19f0bc87670b0465b4a629aac0992c8f969f)

**Vantaa**

PVM:

13.03.2026

DNRO:

VKM/016/2026

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

Lupa- ja valvontavirasto
PL 20
13035 LVV

Viite: Lausuntopyyntönnö 13.1.2026
Asia: ITÄRATA OY, ITÄRADAN YVA. YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS.
Sijainti: Suunniteltu rata kulkisi Vantaalla suunnitellusta lentoradasta tunnelissa kohti Tuusulan ja Keravan rajaa. Vallinoja 88, Vierumäki 87

Lupa- ja valvontavirasto on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa Itärata Oy:n Itäratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Suunnitteilla oleva rataosuus kulkisi Helsinki-Vantaan lentoasemalta itäiseen Suomeen. Itäradan linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla ja liittyvät nykyiseen rataverkkoon Korian alueella Kouvolassa. Vantaan kaupunginmuseo on lausunut Itäradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta 20.11.2024 kirjatussa lausunnossaan (Dnro VKM/183/2024).

Itäradalla on hyvin vähäisiä vaikutuksia Vantaan alueen rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan. Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila–Kerava-välille suunnittelun Lentoradan, joka on suunniteltu kulkevan Vantaalla tunnelissa. Suunnitelmien mukaan Itärata erkanee Lentoradasta Vantaan ja Tuusulan rajalla. YVA-selostuksessa todetaan, että kulttuuriympäristön arvokohteille ei aiheudu vaikutuksia niiltä osin, kun ratalinjausvaihtoehto sijoittuu tunneliin. Ratatunneliosuuksiin liittyviä ajotunneleita tai kUILUJA ei ole esitetty Vantaalla sijoitettavaksi kulttuuriympäristön arvoalueille tai arvoalueilta avautuviin keskeisiin näkymäakseleihin.

Vallinojan pohjoisosassa, alle 100 m Tuusulan rajasta, sijaitsee arkeologinen löytöpaikka Korpela (mj. rek. tunnus 1000034183). Kohteesta on vuonna 1947 löytynyt kivikauden lopun vasarakirveen katkelma. Reilu kymmenen vuotta aiemmin, vuonna 1936, samalta alueelta on löytynyt hioin tai mahdollinen jauhinalusta. Tulevan Itärajan linjaus kulkee vajaa 100 metriä rekisteröidystä löytöpaikasta kaakkoon. Myöhemmissä tutkimuksissa Korpelan löytöpaikalta ei ole voitu todeta muinaisjäännöstä. Löytöpaikka on huomioitu ratalinjauksen yhteydessä tehdyssä arkeologisessa inventoinnissa.

Näin ollen hankeella ei ole oleellista merkitystä Vantaan alueen kulttuuriympäristöihin, eikä Vantaan kaupunginmuseolla siten ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Pauliina Kaasalainen
Vs. Museopalveluiden päällikkö

Susanna Paavola
Rakennustutkija

Tiedoksi: Museovirasto



Väylävirasto Trafikledsverket

Lausunto

1 (7)

VÄYLÄ/6853/06.00.03/2024

10.3.2026

Lupa- ja valvontavirasto
kirjaamo@lvv.fi
PL20
13035 LVV

Lausuntopyyntö 13.1.2026 (LVV-U/20947/2026)

Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Itärata Oy, Itärata, Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi, Kouvola

Lupa- ja valvontavirasto on pyytänyt Väyläviraston lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Väylävirasto ei osallistu YVA-hankeryhmään. Väylävirasto antaa lausuntonsa liikennejärjestelmän ja rautateiden näkökulmasta.

Yleistä

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen, ilman Keravan ja Nikkilän liikennepaikkoja. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Hankkeen kuvaus

Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja.

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)

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

10.3.2026

- Nikkilän eteläpuolinen vaihtoehto (NE)

Itärata Oy on päättänyt jatkaa suunnittelua vaihtoehdolla NE.

Porvoon Backaksen ja Björkdalin välillä on tarkasteltu kolmea vaihtoehtoista linjausta sekä näihin liittyviä ala- ja täydennysvaihtoehtoja:

- Kuninkaanportin vaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle.
 - Lisäksi tarkastellaan täydennysvaihtoehtoa K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman lähialueelle toteutettaisiin lähiliikenteen asema
- Puistokadun vaihtoehto P, joka mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän alapuolelle
- Porvoon keskustan vaihtoehto VP3, joka mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Porvoon keskustaan
 - Vaihtoehdon VP3 alavaihtoehto VP2, joka kulkee tarkasteluvälin alusta Loviisan puolelle saakka tunnelissa. Alavaihtoehto mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Porvoon keskustaan. Alavaihtoehdolta ei kuitenkaan ole mahdollista liittyä seuraavan tarkasteluvälin Myrskylän vaihtoehtoon

Itärata Oy on päättänyt jatkaa suunnittelua Kuninkaanportin vaihtoehdolla K ja K+.

Porvoon itäosassa sijaitsevan **Björkdalin ja Kouvolan Teuroisten välillä** on tarkasteltu kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Myrskylän vaihtoehto (M)
- Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP)
- Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE)

Itärata Oy on päättänyt jatkaa suunnittelua vaihtoehdolla LE.

Kouvolan Teuroisten ja Korian välillä on tarkasteltu yhtä linjausta (TK).

Itärata Oy on päättänyt jatkaa suunnittelua linjauksella TK.

Vertailuvaihtoehto 0+: Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan lisäksi vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata (digitaalisen junien kulunvalvonnan uudistus) on toteutunut.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on tarkasteltu, miten Itärata on vastannut aiemman valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12) tavoitteisiin. Päivittyneessä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2026–2037 on asetettu valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle kolme keskenään

10.3.2026

priorisoitua tavoitetta: 1) toimivuus, 2) turvallisuus ja 3) kestävyys. Näitä tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi.

Itäradan voidaan nähdä vastaavan joihinkin päivitetyn Liikenne 12- suunnitelman tavoitteisiin toimivuuden, kestävyuden ja saavutettavuuden näkökulman osalta. Valittu vaihtoehto vastaa pääosin tavoitteisiin kestävien liikkumismuotojen edistämisestä, koska rata lyhentää kaukojunien matka-aikaa Itä-Suomeen, laajentaa kauko- ja lähijunaliikenteen verkostoa Porvoon suuntaan ja parantaa yhteyksiä Helsinki–Vantaan lentoasemalle. Muutokset junaliikenteen palvelutasoon vaikuttavat kuitenkin junan houkuttelevuuteen suhteessa vaihtoehtoisiiin kulkutapoihin ja jatkosuunnitteluun valittu Nikkilän eteläpuolinen vaihtoehto (NE) ei mahdollista lähiliikenteen asemia Keravalla tai Nikkilässä.

Uuden ratayhteyden rakentaminen edistää eri alueiden kansainvälistä ja kansallista saavutettavuutta lyhentämällä kaukojunien matka-aikaa, laajentamalla kauko- ja lähijunaliikenteen verkostoa ja parantamalla yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle, mutta se ei vastaa tavoitteisiin olemassa olevan liikennejärjestelmän tehokkaasta hyödyntämisestä, joissa Suomen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen varmistetaan ensisijaisesti olemassa olevien liikenneverkkojen toimivuudella.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Väyläviraston kannalta olennaiset valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet ovat:

Tehokas liikennejärjestelmä:

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.
- Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen:

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.

10.3.2026

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö:

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys, tai riskit hallitaan muulla tavoin.
- Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.
- Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat:

- Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.

Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä. Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden säilymisestä.

Itärata ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Itäradan YVA:n voidaan nähdä vastaavan joihinkin Väyläviraston kannalta olennaisiin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin. Tehokkaan liikennejärjestelmän osalta lausunto on annettu edellä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kappaleessa. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikuminen osalta itärata ei luo edellytyksiä vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, eikä se tukeudu olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tai vahvista yhdyskuntarakenteen eheyttä.

10.3.2026

Valittu vaihtoehto NE ei edistä Porvoon lähijunaliikenteen palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta, eikä yhdyskuntarakenteen eheyttä tai edistä joukkoliikenteen kehittämistä tai saavutettavuutta.

Itäradan YVA:ssa terveellinen ja turvallinen elinympäristö ja elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö on huomioitu hyvin. Itärata ei luo edellytyksiä bio- ja kiertotaloudelle, eikä se edistä luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä. Itärata tulee pilkkomaan viljely- ja metsäalueita.

Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen

Vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon Itäradan vaikutus Helsingin ja Kouvolan väliseen kaukojunaliikenteeseen sekä Helsingin ja Porvoon väliseen lähijunaliikenteeseen.

Liikenneselvityksen mukaan itärata ei lisää merkittävästi junien matkustajamääriä, vaan siirtää nykyisiä matkustajia uudelle massiiviselle itäradalle vähentäen nykyisen rautatieverkoston matkustajamääriä.

Kerava-Lahti oikorata on suunniteltu 300 km/h ratageometriaan. Hankevaihtoehdossa 0+ ei ole huomioitu mahdollisuutta nostaa Kerava-Lahti oikoradan nopeutta 300 km/h.

Arvioinnissa on käytetty ratageometrian mitoitusnopeutena 300 km/h. Suomessa käytettävä nykyisen junakaluston maksiminopeus on 220 km/h. Modifioituna nykykalustolla olisi mahdollista ajaa maksimissaan 250 km/h. Arvioinnissa tulisi ottaa huomioon suomessa käytettävä junakalusto ja sen maksiminopeus tai sitten arvioida mikä vaikutus liikennöitsijälle on erillisen 300 km/h nopeuden mahdollistaman kaluston ylläpitämisestä.

Vaihtoehdossa NE, joka on valittu jatkosuunnitteluun, väistetään Keravan ja Nikkilän asema-alueet. Liikennevaikutusten taulukoissa ja kaaviokuvissa (kuvat 27 ja 28) on hyvin tuotu esille, kuinka paljon vähemmän matkustajia saadaan Itäradalle osuudelle Helsinki-Lentoasema-Kerava-Porvoo, kun ei mahdollisteta lähijunaliikenteen liityntää Helsinki-Riihimäki rataosan lähiliikennejuniin.

Arvioinnissa on mainittu merkittävät vaikutukset Lahden kaukojunaliikenteeseen. Liikenteellisessä tarkastelussa on Helsinki-Lahti kaukojunat korvattu hitaammalla Z-lähijunalla. Arvioinnissa tulisi tarkastella myös nykyisen kaltainen hidas lähijuna välillä Kouvola-Lahti ja siitä sujuva, nopeutettu Lahti-Helsinki osuus ilman välipysähdyksiä, kuten nykyiset pendolinot ja IC-junat.

Arvioinnin perusteella lähijunien määrä kasvaa välillä Helsinki-Porvoo ja Helsinki-Lahti (Z-junat) ja kaukojunien määrä kasvaa välillä Helsinki-Kouvola. Arvioinnissa ei ole varmistettu, että lisääntyvä junaliikenne mahtuu välille Pasila-Helsinki tai Pasilan ja Helsingin laituriraitteille. Arvioinnissa tulee esittää myös raidekapasiteetin riittävyys välillä Pasila-Helsinki sekä Helsingin ja Pasilan laiturikapasiteetin riittävyys. Itäradan

10.3.2026

jatkosuunnittelussa tulee tarkastella tarkemmalla juna-aikataulujen suunnittelulla, miten itäradan liikenne on sovitettavissa yhteen esim. mahdollisten länsiradan ja lentoradan liikenteen lisäysten kanssa.

Lähiliikenteen varikot: tarkemmassa liikennesuunnittelussa on huomioitava erityisesti Porvoon lähijunien tarvitsemat varikkoratkaisut ja niiden sijainti huomioiden todennäköisen lähiliikenteen varikkotoimintojen siirtäminen pois Ilmalasta.

Selostuksessa oli mainittu suuret vaikutukset tavaraliikenteelle, mutta niitä oli käsitelty suppeasti. Epäselvää oli mm. tavaraliikenteen vaatimien sivuraiteiden määrä ja sijainti sekä mahdollistaako 300 km/h nopeudelle mitoitettu ratageometria ja tunnelit tavaraliikenteen itäradalla.

Meluvaikutusten arviointi

Väyläviraston ohjeistuksen mukaan infrahankkeen meluvaikutukset arvioidaan Vnp 993/1992 ohjearvojen mukaisesti. YVA:ssa on esitetty lisäksi kiinteistökohtaisia meluntorjuntamenetelmiä, jotka ovat nk. ylimääräisiä toimenpiteitä Väyläviraston ohjeistukseen nähden. Kiinteistökohtaiset meluntorjuntaratkaisut eivät ole viraston näkemyksen mukaan ole mahdollisia valtion radalla nykyinen lainsäädäntö huomioiden. Väylävirasto huomauttaa, että se ei osallistu kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden rakentamis-, kunnossapito- tai ylläpitokustannuksiin.

Tärinän ja runkomelun vaikutustenarvio

Tärinä ja runkomelu on kuvauksen perusteella arvioitu oikein, mutta tarkemmin tähän on vaikea ottaa kantaa, koska ko. selvitystä ei ole liitetty YVA:an.

Tärinän ja runkomelun torjuntaratkaisuilla on arvoitu saatavan käytännössä lähes kaikki haitat torjuttua. Arvioinnissa tulisi lisäksi selvittää saadaanko mm. GOST -kaluston tärinävaikutukset torjuttua. Transitoliikenne aiheuttavaa pienitaajuista tärinää (alle 10 Hz) ja sen torjumisen on erittäin vaikeaa varsinkin, kun pohjamaana on siltti tai savi. Itäradalla voi kuvitella tulevaisuudessa liikkuvan myös ko. kalustoa. Transitoliikenteen vaikutuksen arviointia tulisi täydentää.

Arviointia kuvaavissa taulukoissa oli merkitty tärinä/runkomelun vaimennuksella riveille sulkuihin määrät, kun ratakäytävän alle jäävät rakennukset jätetään huomioimatta. Arvioinnista jää epäselväksi, onko rautatietunnelin yläpuolella olevat rakennukset huomioitu arvioinnissa.

Luonto

YVA-selostuksessa esitettyä haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoa puuston jatkuvan kasvatuksen periaatetta ei yleisesti toteuteta radanpidossa mm. kustannussyistä. Luontokohteet selvitetään ja huomioidaan ohjeistuksen mukaisesti. Väylävirastolla on ratalain

10.3.2026

mukainen oikeus poistaa riskipuustoa rautatiealueelta ja sen ulkopuolella sijaitsevalta suoja-alueelta. Puustoa poistetaan turvallisuuden varmistamiseksi, koska kaatuessaan radalle yltävät puut muodostavat turvallisuusriskin ja voivat vahingoittaa ratarakennetta.

YVA-selostuksessa esitetty korvaavien elinympäristöjen luominen ja vastaavien kohteiden kunnostaminen heikentyvän kohteen kompensoimiseksi on Väyläviraston näkökulmasta mahdollista vain rautatiealueella, mikäli tässä yhteydessä on tarkoitettu luonnon-suojelulain vapaaehtoista ekologista kompensaatiota.

Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvien haitallisten vaikutusten lieventämiskeinona on esitetty: *”Rakennetaan vihersiltoja ja alikulkuja, jotka edistävät sekä tiestön että radan turvallista ylittämistä tai alittamista.”* Väylävirasto toteaa, että hankerahoitus koskee yleensä vain ko. hanketta eli tässä tapauksessa ratahanketta eikä tiehanketta.

Ilmastokestävyyden varmistaminen

Väylävirasto muistuttaa, että Climate proofing eli ilmastokestävyyden varmistaminen tulee selvittää osana YVA-prosessia TEN-T verkon hankkeissa, TEN-T –asetuksen mukaisesti vaatimus koskee hankkeita, joiden ympäristövaikutusten arviointia koskeva hankintamenettely on aloitettu 18. heinäkuuta 2024 jälkeen.

Ilmastokestävyyden varmistaminen edellyttää erityisesti hillitsemisen, sopeutumisen ja laajemman EU:n ilmasto- ja kestävä kehityksen tavoitteiden mukaisuuden arviointia sekä ilmastovaikutusten elinkaarinäkökulman integrointia suunnitteluun. Arviointi on edellytys EU-tukikelpoisuudelle. CEF-hakemusten kannalta climate proofing – selvitys tulee olla tehtynä niiden hankkeiden osalta joille haetaan tukea rakentamiseen.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa ratahankkeesta.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut osastonjohtaja Emmi Tourunen ja esitellyt projektipäällikkö Heidi Mäenpää.

Liitteet

Jakelu Kirjaamo
Jaakko Knuutila
Laura Yli-Jama

Tiedoksi Emmi Tourunen
Anna Miettinen



Väylävirasto
Trafikledsverket

ITÄRATA OY:N YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS, LAUSUNTO

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Allekirjoitukset

Allekirjoittaja **Mäenpää Heidi**
Allekirjoitusaika 10.03.2026 13:37

Allekirjoittaja **Tourunen Emmi**
Allekirjoitusaika 10.03.2026 14:17

Allekirjoitetut asiakirjat

Asiakirja Väylän_lausunto_Itärata-YVA-selostus.pdf
(ac877c4e3c3b6a3a3c0a2c3393af7a9d2d36edb0e4d901ac648330e10c49aec1)