

Itärata Oy

Itärata Perusteltu päätelmä

Perusteltu päätelmä on yhteysviranomaisen hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista tekemä perusteltu johtopäätös, joka on tehty arviointiselostuksen, siitä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen, sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta. Perusteltu päätelmä perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017, jäljempänä YVA-laki) 23 §:ään.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena on toiminut 31.12.2025 asti Uudenmaan ELY-keskus ja valtion aluehallinnon uudistuksen myötä yhteysviranomaisena toimii 1.1.2026 alkaen Lupa- ja valvontavirasto.

1 Hanketiedot

1.1 Hankkeen perustiedot

Suunniteltu Itärata-raidehanke tai joku sen vaihtoehtoista sijoittuu Vantaan, Tuusulan, Keravan, Sipoon, Porvoon, Loviisan, Myrskylän, Lapinjärven ja Kouvolan alueelle.

Hankkeesta vastaava on Itärata Oy. Hankkeesta vastaavan konsulttina ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on toiminut Ramboll Finland Oy ja Sitowise Oy.

1.2 Hankkeen ja sen vaihtoehtojen kuvaus

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulassa tai 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 suunniteltu linjaus on jaettu neljään tarkasteluväliin YVA-menettelyssä. Arvioitavien linjausvaihtoehtojen määrä vaihtelee eri tarkasteluväleillä. Vaihtoehtoja ja tarkasteluvälejä on tarkennettu ja osittain suunniteltu uudelleen sen jälkeen, kun arviointiohjelma oli nähtävillä vuonna 2024. Arviointiselostuksessa 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 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.

Tarkempi kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista on esitetty arviointiselostuksessa.

2 Ympäristövaikutusten arviointimenettely

2.1 Arviointiselostuksen vireilletulo

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (jäljempänä arviointimenettely) on tullut vireille, kun hankkeesta vastaava on toimittanut ympäristövaikutusten arviointiohjelman

(jäljempänä arviointiohjelma) yhteysviranomaiselle 20.9.2024. Arviointiohjelma oli nähtävillä 14.10.–22.11.2024 ja yhteysviranomaisen antoi siitä lausuntonsa 20.12.2024.

Hankkeesta vastaava on toimittanut 19.12.2025, 22.12.2025 ja 5.1.2026 yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (jäljempänä arviointiselostus) ja sen liitteet perustellun päätelmän antamista varten.

Hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä YVA-lain liitteen 1 kohdan 9 d, kaukoliikenteen rautateiden rakentaminen, perusteella.

2.2 Arviointiselostuksesta tiedottaminen ja kuuleminen

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä pidosta sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 13.1.2026. Kuulutus julkaistiin Lupa- ja valvontaviraston verkkosivuilla (www.lv.vi > Ajankohtaista) ja tieto kuulutuksesta lähetettiin Keravan, Porvoon, Loviisan, Kouvolan, Orimattilan ja Vantaan kaupungeille sekä Sipoon, Myrskylän, Lapinjärven, Iitin ja Tuusulan kunnille julkaistavaksi kuntalain (410/2015) 108 §:n mukaisesti.

Arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä pidosta sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen tiedotettiin lehti-ilmoituksella seuraavasti:

- 7.1.2026 Vantaan Sanomat
- 7.1.2026 Itäväylä
- 8.1.2026 Sipoon Sanomat
- 8.1.2026 Loviisan Sanomat
- 8.1.2026 Iitinseutu
- 8.1.2026 Orimattilan Sanomat
- 8.1.2026 Nya Östis
- 13.1.2026 Keski-Uusimaa
- 13.1.2026 Uusimaa
- 13.1.2026 Etelä-Suomen Sanomat
- 13.1.2026 Kouvolan Sanomat
- 13.1.2026 Borgåbladet
- 13.1.2026 Hufvudstadsbladet

Arviointiselostukseen on voinut tutustua kuulemisaikana (13.1.–13.3.2026):

- Lupa- ja valvontaviraston verkkosivuilla <http://www.lv.vi/ajankohtaista/kuulutukset-ja-yleistiedoksiannot>
- Ympäristöhallinnon verkkosivuilla ymparisto.fi/itarata-yva
- Keravan kaupunginkirjasto, Paasikivenkatu 12, Kerava
- Sipoon kunta, Sipooinfo Nikkilä, Pohjoinen Koulutie 2, Sipoo
- Porvoon kaupunki, Porvoo-info, Lundinkatu 8 A, Porvoo
- Myrskylän kunnankirjasto, Virastotie 5, Myrskylä

- Loviisan kaupunki, LovInfo, Mariankatu 12 A, Loviisa
- Lapinjärven kunnanvirasto, Lapinjärventie 20 A, Lapinjärvi
- Kouvolan kaupungintalon info, Torikatu 10, Kouvola
- Iitin kunta, kirjasto, Kausansaarentie 3, Kausala
- Orimattilan kaupunginkirjasto, Lahdentie 65, Orimattila
- Tuusulan kunta, Tuusinfo, Autoasemankatu 2, Tuusula
- Vantaan kaupunki, Vantaa-info Tikkurila, Dixi, Ratatie 11, 2. krs, Vantaa.

Arviointiselostuksen liiteaineiston täydennys

Hankkeesta vastaava toimitti yhteysviranomaiselle täydennyksen arviointiselostuksen liitteisiin 30.1.2026. Täydennys sisälsi korjauksia ja täydennyksiä luontoselvitysten lajihavaintojen karttaliitteeseen 9 erityisesti Iittiä, Kouvola, Lapinjärveä, Loviisaa, Myrskylää ja Orimattilaa koskevien karttojen osalta. Lisäksi hankkeesta vastaava toimitti arviointiselostuksen luontoselvitysten raporttaliitteiden liitteet (liitteen 3 liitteet 1–34 ja liitteen 4 liitteet 1–5).

Yhteysviranomaisen tiedotti YVA-lain 20 §:n mukaisesti arviointiselostuksesta, täydennetystä arviointiselostusaineistosta ja sen nähtävillä pidosta sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta uudella julkisella kuulutuksella 11.2.–13.3.2026. Kuulutus julkaistiin vastaavalla tavalla Lupa- ja valvontaviraston verkkosivuilla ja tieto kuulutuksesta lähetettiin Keravan, Porvoon, Loviisan, Kouvolan, Orimattilan ja Vantaan kaupungeille sekä Sipoon, Myrskylän, Lapinjärven, Iitin ja Tuusulan kunnille julkaistavaksi kuntalain mukaisesti. Täydennettyyn aineistoon on voinut tutustua 11.2.2026–13.3.2026 yllä mainituissa paikoissa.

Täydennetystä arviointiselostusaineistosta tiedotettiin 12.2.2026 Helsingin Sanomat ja 11.2.2026 Hufvudstadsbladet -lehdissä julkaistuilla lehti-ilmoituksilla.

Arviointiselostusta ja hanketta käsittelevät avoimet yleisötilaisuudet järjestettiin:

- Ke 21.1. Vantaa, Monitoimikeskus Lumon Lumosali
- To 22.1. Porvoo, Taidetehtaan Tehdassali
- Ke 28.1. Kouvola, Kouvotalon Honkasali
- To 29.1. Sipoo, Nikkilän juhlatalon juhlasali
- Ti 3.2. Myrskylä, Myrskylän koulu
- Ke 4.2. Lapinjärvi, Nuorisoseurantalo Lindarås
- Ti 10.2. Loviisa, Koskenkylän koulun ruokasali
- Ke 11.2. Kerava, Keuda-talon Kerava-Sali
- Ti 3.3. klo 18–19.30 Etäyleisötilaisuus Teamsilla

3 Arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet

Yhteysviranomaisen pyysi 13.1.2026 lausunnot arviointiselostuksesta ja 11.2.2026 täydennetystä arviointiselostusaineistosta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta

viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle 42 lausuntoa ja 60 mielipidettä. Monessa mielipiteessä oli useita allekirjoittajia. Lausunnon antoivat seuraavat tahot:

Keravan, Kouvolan, Lahden, Loviisan, Porvoon ja Vantaan kaupungit, Lapinjärven, Myrskylän, Sipoon ja Tuusulan kunnat, Keski-Uudenmaan ympäristökeskus, Myrskylän ja Askolan ympäristönsuojeluviranomainen, Orimattilan ympäristövaliokunnan lupajaosto, Porvoon kaupungin ympäristöterveysjaosto sekä Sipoon ympäristönsuojeluviranomainen, Hämeenlinnan kaupungin museo, Kymenlaakson museo, Lahden museot, Porvoon museo sekä Vantaan kaupungin museo, Kymenlaakson, Pohjois-Savon, Päijät-Hämeen sekä Uudenmaan maakuntaliitot, Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen elinvoimakeskusten liikenneosastot, Lounais-Suomen elinvoimakeskus (kalatalousviranomainen), Itä-Uudenmaan pelastuslaitos, Helsingin seudun liikenne, Turvallisuus ja kemikaalivirasto, Huoltovarmuuskeskus, Lupa- ja valvontaviraston terveydensuojelu, Metsähallitus, Metsäkeskus, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Geologian tutkimuskeskus ja Luonnonvarakeskus.

Yksityishenkilöiden lisäksi mielipiteen antoivat seuraavat tahot: Keravan Jokivarren omakotiyhdistys ry, Porvoon museorautatie, Porvoon lintuyhdistys, SLL Uudenmaan piiri, Loviisa riistanhoitoyhdistys, Itä-Uudenmaan luonnonsuojeluyhdistys, Taikarannan Huvilayhdistys, SLC Nyland ja NCC Industry Oy.

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä. Lausunnot löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta ymparisto.fi/itarata-yva. Verkkopalvelussa julkaistuista lausunnoista on poistettu henkilötiedoiksi katsotut sekä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n mukaiset tiedot.

Yhteenveto lausunnoista

Yleistä

Lausunnoissa ympäristövaikutusten arviointiselostusta pidetään pääosin rakenteeltaan selkeänä ja asiantuntevasti laadittuna, ja se antaa yleispiirteisesti kattavan kuvan Itärata-hankkeen todennäköisesti merkittävistä vaikutuksista. Useat viranomaiset ja kunnat kuitenkin toteavat, että arviointi jää monilta osin yleiselle tasolle ja huomattava määrä keskeisiä kysymyksiä on siirretty jatkosuunnittelun ratkaistavaksi. Hankkeen vaikutusten todetaan ulottuvan selvästi varsinaista hankealuetta laajemmalle sekä alueellisesti että toiminnallisesti, erityisesti liikennejärjestelmän ja aluerakenteen osalta. Lausuntojen perusteella hankkeen myönteiset vaikutukset kohdistuvat eri alueille kuin haitalliset vaikutukset, jotka painottuvat paikallisesti radan vaikutusalueelle.

Hankkeen tavoitteiden toteutumisen osalta todetaan, että 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

vaihtoehtoihin 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.

Hankkeen liikennejärjestelmävaikutuksia pidetään valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittävänä. Itäradan arvioidaan vapauttavan kapasiteettia Helsingin ja Keravan välisellä pääradalla ja parantavan lähijunaliikenteen edellytyksiä pääkaupunkiseudulla. Samanaikaisesti useissa lausunnoissa nostetaan esiin huoli siitä, että kaukoliikenteen siirtyminen uudelle radalle voi heikentää palvelutasoa olemassa olevilla radoilla, erityisesti oikoradalla ja Lahden suunnassa. Liikenneselvityksen mukaan itärata ei lisää merkittävästi junien matkustajamääriä, vaan siirtää nykyisiä matkustajia uudelle radalle vähentäen nykyisen rautatieverkoston matkustajamääriä.

Tuodaan esille, että laajemmalle kuin hankealueelle sijoittuvat myönteiset vaikutukset ovat merkittäviä perusteluja uuden Itäradan toteuttamiselle Uudellamaalla ja Kymenlaaksossa. Näiden alueellisesti laajempien yhteiskunnallisten vaikutusten osalta YVA-selostuksen tarkastelut ovat suppeat. Osa uuden Itäradan hyödyistä voivat realisoitua vain, jos Savon rataa ja Karjalan rataa kehitetään vastaavaan tasoon kuin miten Kerava - Porvoo - Kouvola toteutetaan.

Radan rakentaminen edellyttää maaperän leikkauksia, louhintoja ja maapohjan vahvistamistoimenpiteitä, jotka muuttavat maa- ja kallioperäolosuhteita pysyvästi. Hankkeen mittakaavan vuoksi vaikutukset ovat merkittävät.

Lausunnoissa korostetaan, että jatkosuunnittelussa tulee täsmentää vaikutusarvioita erityisesti niiltä osin kuin ne koskevat tunneliratkaisuja, kuilurakenteita, ajotunneleita ja niiden sijoittumista. Monien vaikutusten, kuten pohjavesivaikutusten, pintavesien hydrologisten muutosten, luontokohteisiin kohdistuvien reunavaikutusten sekä melu- ja runkomeluhaittojen, todetaan edellyttävän yksityiskohtaisempaa mallinnusta ja kohdekohtaista tarkastelua. Jatkosuunnittelussa pidetään välttämättömänä tiivistä vuoropuhelua mm. kuntien, pelastusviranomaisten, vesihuoltolaitosten, maanomistajien ja muiden osallisten kanssa. Lisäksi esitetään tarve tarkastella hankkeen riskienhallintaa, tunneliturvallisuutta, vaarallisten aineiden kuljetuksia sekä poikkeustilanteisiin varautumista osana ratalain mukaista suunnittelua.

Hankkeen vaihtoehdot

Kuntien lausunnoissa pidetään jatkosuunnitteluun valittua vaihtoehtoa pääosin onnistuneena. Useat kunnat pitävät ympäristö- ja maankäyttövaikutusten kannalta perustelluimpina vaihtoehtoja, joissa rata sijoittuu pääosin tai kokonaan tunneliin, erityisesti tiiviisti asutuilla tai merkittäviä luonto- ja kulttuuriympäristöarvoja sisältävillä alueilla. Maanpäällisten linjausten todetaan pirstovan asutusta, maa- ja metsätalousalueita sekä vaikeuttavan kuntien pitkän aikavälin maankäytön kehittämistä.

Asemien sijainnilla nähdään olevan keskeinen merkitys kuntien yhdyskuntarakenteen kehittymiselle, ja lausunnoissa edellytetään asemavarauksien ja kaavaratkaisujen yhteensovittamista jatkosuunnittelussa.

Ihmisten elinolosuhteet, viihtyvyys ja terveys

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset muodostuvat useiden lausuntojen mukaan hankkeen keskeisimmäksi paikalliseksi häirtatekijäksi. Rakentamisen aikaiset melu-, pöly- ja tärinähaitat sekä liikennejärjestelyt heikentävät tilapäisesti asumisviihtyvyyttä ja voivat vaikuttaa terveyteen. Pysyvinä vaikutuksina pidetään asutuksen pirstoutumista, estevaikutuksia, maiseman muutoksia sekä epävarmuutta kiinteistöihin kohdistuvista vaikutuksista. Lausuntojen mukaan vaikutusten arvioinnissa tulisi huomioida nykyistä paremmin myös kokemukselliset ja koetut haitat sekä varmistaa riittävä tiedottaminen ja osallisten osallistumismahdollisuudet jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen

Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvat vaikutukset nousevat lausunnoissa keskeiseksi huolenaiheeksi, erityisesti Uudenmaan jo valmiiksi pirstoutuneessa ympäristössä. Maanpäälliset ratalinjaukset muodostavat uusia estevaikutuksia ja heikentävät lajien liikkumismahdollisuuksia pohjois-etelä- ja itä-länsisuuntaisilla yhteyksillä. Tunnelivaihtoehtojen todetaan merkittävästi vähentävän näitä haittoja, mutta myös niiden osalta korostetaan tarvetta huomioida ekologiset yhteydet suuaukkojen, kuilurakenteiden ja muiden maanpäällisten rakenteiden sijoittelussa. Lausuntojen mukaan ekologisia yhteyksiä tulee tarkastella yhteisvaikutuksina muun infrastruktuurin kanssa ja turvata ne erityisesti niissä kohdissa, jotka on alueellisissa selvityksissä tunnistettu luonnon monimuotoisuuden kannalta kriittisiksi.

Lausunnoissa tuodaan esille, että Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehtojen Natura-alueen osalta hankkeen toteutuksessa tulee varmistua siitä, ettei toiminnalla heikennetä osaltaan Natura-alueeseen kuuluvan Saviojan tilaa. Useat suunnitellut linjausvaihtoehdot sijoittuvat lähelle linnustollisesti merkittävää Porvoonjoen suiston-Stensbölen Natura-aluetta. Natura-alueen osalta erityisesti linnustovaikutusten arviointia tulee tarkentaa hankkeen jatkosuunnittelussa, kun hankkeen toteutustapa ja linjaus tarkentuvat. Tarve mahdolliselle Natura-arvioinnille tunnistetaan myös YVA-selostuksessa.

Ilmastovaikutukset

Ilmastovaikutusten osalta lausunnoissa todetaan, että hankkeen rakentamisvaihe aiheuttaa merkittävän ilmastokuormituksen, joka muodostuu erityisesti lounnasta, betonirakenteista ja muista rakennusmateriaaleista. Arvioiden mukaan radan käytön aikaiset päästövähennemät ovat niin vähäisiä, etteivät ne tarkasteluajana kompensoi rakentamisen sekä hiilivarastojen ja -nielujen menetyksen vaikutuksia. Useat lausunnot korostavat, että hankkeen ilmastovaikutuksia tulisi tarkastella yhtenä kokonaisuutena rakentamisesta käyttöön, ja todeta avoimesti hankkeen kokonaisvaikutuksen olevan ilmaston kannalta negatiivinen tarkastelujaksolla.

Jatkosuunnittelussa kehoitetaan huomioimaan TEN-T-asetuksen mukainen hankkeen ilmastokestävyyden vaatimuksenmukaisuus.

Pintavedet ja pohjavedet

Lausunnoissa pintavesiin kohdistuvia vaikutuksia pidetään hankkeen kannalta kriittisinä ja osin puutteellisesti arvioituina. Erityisesti rakentamisen aikainen kiintoainekuormitus, vesistölylytykset sekä uomien hydrologian ja morfologian muutokset nähdään riskialttiina tekijöinä, joilla voi olla merkittäviä ja joissain tapauksissa peruuttamattomia vaikutuksia virtavesiekosysteemeihin ja kalataloudellisesti arvokkaisiin kohteisiin. Lausunnonantajat korostavat, että arviointi on jäänyt liian yleisluonteiseksi eikä ajantasaisia kalastoselvityksiä ole tehty. Jatkosuunnittelussa edellytetäänkin pintavesiin kohdistuvien vaikutusten yksityiskohtaista, uomakohtaista arviointia sekä konkreettisten lieventämistoimien esittämistä, jotta haitat vesiekosysteemeille ja veden laadulle voidaan luotettavasti ehkäistä.

Lausunnoissa tunnelirakentamisen, louhintojen ja massanvaihtojen todetaan voivan muuttaa pohjaveden virtaussuuntia ja pinnankorkeuksia sekä aiheuttaa riskejä vedenottoille, pohjavesialueille, talousvesikaivoille ja maalämpöjärjestelmille. Useissa lausunnoissa korostetaan, että vaikka tietyt linjaus- ja tunnelivaihtoehdot on tunnistettu pohjavesien kannalta muita edullisemmiksi, vaikutusten arviointi perustuu vielä yleistasoiisiin tarkasteluihin eikä sisällä riittäviä virtausmallinnuksia tai määrällisiä arvioita. Jatkosuunnittelussa edellytetään yksityiskohtaisia pohjavesitutkimuksia, jatkuvaa seurantaa sekä ennakkollista varautumista häiriötilanteisiin, jotta pohjaveden laatu, riittävyys ja pohjavesiriippuvaiset ekosysteemit voidaan turvata koko hankkeen elinkaaren ajan.

Melu, runkomelu ja tärinä

Melun, runkomelun ja tärinän arvioidaan aiheuttavan merkittäviä paikallisia vaikutuksia erityisesti rakentamisen aikana sekä radan käytön aikana tiiviisti asutuilla alueilla. Useissa lausunnoissa todetaan, että runkomelu on keskeinen ihmisiin kohdistuva haittatekijä tunneleissa kulkevalla radalla. Maanpäällisten osuuksien osalta melu vaikuttaa myös virkistys- ja luontoalueisiin. Lausuntojen perusteella melu- ja tärinämallinnuksia tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa, ja lieventämistoimenpiteiden suunnittelulla varmistaa ohjearvojen alittuminen vaikutusalueilla.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Lausunnoissa maisemaan ja kulttuuriperintöön kohdistuvia vaikutuksia pidetään osin aliarvioituina ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Erityisesti maanpäälliset ratalinjaukset, sillat, kuilurakennukset ja muut näkyvät rakenteet todetaan maisemaa voimakkaasti muuttaviksi etenkin jokilaaksoissa, avoimissa viljelymaisemissa sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkailla alueilla.

Rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen kulttuuriperintöön kohdistuvien vaikutusten osalta lausunnoissa tuodaan esiin puutteita selvitysaineistossa ja vaikutusten havainnollistamisessa. Osa ratalinjausvaihtoehdoista johtaisi toteutuessaan muinaisjäännösten tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakenteiden tuhoutumiseen tai vaarantumiseen, mikä nähdään erittäin kielteisenä. Tunnelivaihtoehtojen katsotaan pääosin vähentävän maisema- ja kulttuuriympäristövaikutuksia, mutta niidenkin osalta edellytetään huolellista vaikutusten seurantaa erityisesti herkillä alueilla, kuten historiallisissa kaupunkiympäristöissä ja kartanomiljoissa.

Lausunnoissa painotetaan, että jatkosuunnittelussa maisema- ja kulttuuriperintövaikutusten arviointia on täsmennettävä erityisesti paikallisella tasolla. Tämä koskee sekä ajantasaisia rakennus- ja maisemainventointeja että havainnekuvia, jotka esittävät hankkeen vaikutuksia ihmisen mittakaavasta ja keskeisistä näkymäsuunnista. Yleisenä johtopäätöksenä todetaan, että maiseman ja kulttuuriperinnön kannalta haitallisimpiin vaikutuksiin voidaan vaikuttaa linjaus- ja toteutustapavalinnoilla, ja että näiden vaikutusten asianmukainen tunnistaminen ja lieventäminen on keskeinen edellytys hankkeen hyväksyttävyydelle jatkovaiheissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Yleistä

Annetuissa mielipiteissä suhtauduttiin hankkeeseen pääosin kriittisesti. Useissa kannanotoissa katsottiin, että hankkeen hyödyt ovat epäselviä tai jäävät vähäisemmiksi kuin siitä aiheutuvat haitalliset vaikutukset. Monessa mielipiteessä tuotiin esille se, että hanke ei olisi taloudellisesti kannattava. Tältä osin viitataan Väyläviraston selvityksiin. Myös hankkeesta aiheutuvia hyötyjä epäiltiin perustuen liikenne-ennusteiden luotettavuuteen. Mainitaan myös, että Porvoon itäpuolisille alueille hankkeesta koituu hyötyä ainoastaan riittävän Porvoon aseman liityntäpysäköinnin toteutuessa.

0+-vaihtoehtoa, jossa Itärataa ei toteutettaisi, pidettiin pääosin kannatettavampana kuin radan toteutusvaihtoehtoja. Olemassa olevan rataverkon parantamista pidettiin kustannuksiltaan ja haitoiltaan vähäisempänä kuin uuden ratalinjauksen toteuttamista.

Liikenne-ennusteita kritisoidaan mm. väestömäärien ja väestön kehityksen vuoksi. Esimerkiksi todetaan, että nykyinen kehitys Helsinki–Kouvola-suunnalla ei kuitenkaan yksiselitteisesti viittaa merkittävään kysynnän kasvuun. Esimerkiksi bussiyhteyksiä kyseisellä välillä on viime vuosina supistettu, mikä viittaa siihen, että matkustajakysyntä ei ole kasvanut ennakoitulla tavalla. Tämä herättää kysymyksen siitä, voivatko hankkeen liikenne-ennusteet olla osittain ylioptimistisia.

Mielipiteissä tuotiin esiin myös huolia YVA-menettelyn läpinäkyvyydestä, aineiston laajuudesta ja esitystavasta sekä osallisten mahdollisuuksista saada ymmärrettävää tietoa. Joissain mielipiteissä YVA-aineistoa pidettiin kattavana ja selkeänä. Toisaalta monissa mielipiteissä tuotiin ilmi myös asioita, joita arviointiselostuksessa ei ole esitetty. Arviointia pidettiin osin kaunistelevana. Lentoradan ja Backaksen väliseltä Nikkilän eteläpuoliselta vaihtoehdosta (NE) todettiin, että koska vaihtoehtoa ei kuvattu arviointiohjelmavaiheessa, sen vaikutuspiirin asukkailla ei ole ollut yhtäläiset osallistumismahdollisuudet. Arviointiselostuksen uudelleen kuuluttamista pidettiin sekavana ja siltä osin kritisoitiin yhteysviranomaisen toimintaa.

Mielipiteissä tuotiin esille, että koska tunnelirakentamisen vaatimia kuiluja ja niiden sijainteja on tarkasteltu vasta alustavalla tasolla, lopulliset vaikutukset voivat olla nyt esitettyä suurempia.

Hankkeen vaihtoehdot

Vantaan ja Porvoon välillä jatkosuunnitteluun valittua vaihtoehtoa pidettiin pääosin onnistuneena. Porvoon alueella pääasiassa tunnelivaihtoehtoja pidettiin parhaina, mutta

myös niitä kohtaan esitettiin kritiikkiä. Porvoon itäpuolisista vaihtoehtoista annetuissa mielipiteissä vastustettiin valittua Lapinjärven eteläistä (LE) vaihtoehtoa.

Mielipiteissä korostui tyytymättömyys siihen, miten eri linjausvaihtoehtoja ja niiden keskinäistä vertailua on käsitelty. Useat mielipiteen esittäjät pitivät jatkosuunnitteluun valittuja vaihtoehtoja ympäristövaikutuksiltaan haitallisina ja katsoivat, ettei valinta perustu riittävän tasapuoliseen arviointiin.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin

Mielipiteet toivat esiin merkittäviä kielteisiä vaikutuksia kiinteistöjen käyttömahdollisuuksiin ja arvoon. Hankkeen katsottiin jakavan kyliä ja heikentävän paikallisyhteisöjen toimivuutta. Rata ja siihen liittyvät rakenteet pirstovat metsäalueita, maatalousalueita ja asuinalueita, vaikeuttavat kulkuyhteyksiä ja lisäävät kiertomatkoja. Useissa mielipiteissä todettiin, että hanke ei tue alueiden tasapainoista kehittämistä, vaan ohjaa resursseja ratkaisuihin, joista paikalliset eivät koe hyötyvänsä.

Useissa kannanotoissa todettiin kiinteistöjen arvojen jo alentuneen suunnittelun aikana ja epävarmuuden vaikeuttavan investointeja ja kiinteistöjen myyntiä. Erityisen raskaaksi koettiin riski joutua luopumaan kodista tai elinkeinosta. Erityisesti Lapinjärven eteläinen (LE) vaihtoehto, mutta myös Porvoon alueella Kuninkaanportin vaihtoehto K korostui mielipiteissä näiden kielteisten vaikutusten osalta.

Merkittävimpiä huolenaiheita olivat melu, tärinä ja pitkäkestoiset rakennusvaiheen häiriöt. Melun katsottiin muuttavan pysyvästi hiljaisten alueiden äänimaisemaa ja heikentävän asumisviihtyvyyttä sekä terveyttä. Meluselvitysten puutteena pidettiin epävarmuuksia, jotka johtuvat ratalinjauksen korkotason tiedon puutteesta.

Tunnelirakentamisen osalta mainittiin myös kielteiset vaikutukset vedenhankintakaivoihin tai maalämpökaivoihin.

Alustavan yleissuunnittelun tarkkuustaso on johtanut siihen, että joidenkin kiinteistöjen osalta jää vielä epävarmuuksia tulevien käyttömahdollisuuksien rajoituksista. Mielipiteen jättäneet olisivat toivoneet tarkempia kiinteistökohtaisia tietoja radan ja tunnelin sijoittumisesta omalle kiinteistölle. Joissain mielipiteissä tuodaan esille ratalinjauksen tai tiejärjestelyiden muutoksia, joilla osa kielteisistä vaikutuksista voitaisiin välttää. Kaivattiin myös selkeää esitystä, kuinka monia yksityisiä kiinteistöjä radan eri suunnitteluvaihtoehdot, ratalinjaukset ja niiden rakentaminen mahdollisesti koskee.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen

Luontovaikutuksia pidettiin yleisesti merkittävänä ja osin aliarvioituina. Useissa mielipiteissä tuotiin esiin, että ratalinjaukset pirstovat laajoja yhtenäisiä metsä- ja suoalueita, heikentävät ekologisia yhteyksiä ja uhkaavat arvokkaita luontokohteita sekä suojeltuja luontotyyppejä. Huolta esitettiin myös siitä, että luontoselvitykset ovat puutteellisia tai keskittyvät liikaa yksittäisiin lajeihin luonnon kokonaisuuden kustannuksella.

Linnustovaikutukset nousivat esiin erityisesti muuttoreittien, levähdys- ja pesimäalueiden osalta. Useissa mielipiteissä katsottiin, että ratalinjaukset kulkevat linnustollisesti

arvokkaiden alueiden halki ja aiheuttavat häiriöitä melun, tärinän ja elinympäristöjen muutosten kautta. Erityisen tärkeänä lintualueena pidettiin Lapinjärven eteläisen (LE) vaihtoehdon alle jääviä valkoposkihanhen levähtämisalueita. Vaikutuksia vesilintuihin, hanhiin ja petolintuihin sekä harvinaisiin ja uhanalaisiin lajeihin pidettiin merkittävänä.

Sipoonkorven kansallispuiston ekologiset yhteydet mainittiin useassa mielipiteessä. Valittu ratalinjaus Lentoradan ja Backaksen välillä kulkee juuri tämän ainoan ekologisen yhteyden kohdalla. Rata tulisi aiheuttamaan tuhoisia seurauksia ekologiselle yhteydelle ja sen myötä koko Sipoonkorven kansallispuistolle. Ekologisiin käytäviin liittyen suositeltiin myös riistasiltojen toteuttamista ja ehdotetaan niille soveltuvia paikkoja.

Mielipiteissä tuotiin esille myös useita luonnonsuojelullisesti tärkeitä kohteita, joita ei arviointityön aikana tunnistettu.

Vaikutukset pohjavesiin ja pintavesiin

Mielipiteissä esitettiin huolta ratalinjausten ja erityisesti tunnelien vaikutuksista pohjavesialueisiin, pora- ja maalämpökaivoihin sekä vedenhankintaan. Useilla alueilla katsottiin, ettei pohjaveden suojelua ole arvioitu riittävällä tarkkuudella ja että louhinta ja leikkaukset voivat heikentää veden laatua ja määrää. Vesitaloudellisten vaikutusten arvioinnin puutteellisuus nousi esiin etenkin pohjavesialueilla. Pintavesien osalta tuotiin esille erityisesti Hopjärvi sekä Koskenkylänjoki ja sen kalakanta.

Vaikutukset maisemaan, rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen kulttuuriperintöön

Maisemavaikutuksia pidettiin laajoina ja paikoin aliarvioituina. Ratalinjaukset, sillat ja korkeat pengerrykset muuttavat avaria pelto- ja kulttuurimaisemia pysyvästi. Mielipiteissä nostettiin esiin huoli Porvoon kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden säilymisestä sekä maiseman visuaalisen eheän kokonaisuuden rikkoutumisesta.

Vaikutukset ilmastoon

Ilmastovaikutuksia koskevissa mielipiteissä korostui käsitys siitä, että hankkeen rakentamisvaiheen päästöt ja hiilinielujen menetykset ovat erittäin suuria. Useat kannanotot katsoivat, ettei hanketta voida perustella ilmastohyödyillä, sillä mahdolliset liikenteen päästövähennykset syntyvät vasta pitkällä aikavälillä tai ovat epävarmoja. Tämän vuoksi ilmastovaikutusten arvioita pidettiin ristiriitaisena ja puutteellisenä.

4 Yhteysviranomaisen arvio arviointiselostuksen riittävydestä ja laadusta sekä laatijoiden pätevydestä

Yhteysviranomainen on tarkistanut arviointiselostuksen riittävyden ja laadun, ja toteaa tältä osin seuraavaa.

Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus täyttää YVA-lain (252/2017) 19 §:n ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n sisältövaatimukset. Arviointiselostus on laadittu ottaen huomioon hankkeen arviointiohjelma ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto. Hankkeesta vastaavalla on ollut

käytettävissään riittävä asiantuntemus ympäristövaikutusten arvioinnin ja sen sisältämien erillisselvitysten toteuttamiseen.

Yleisesti arvioiden arviointiselostus on laadultaan hyvätasoinen ja mahdollistaa hankkeen vaikutusten tarkastelun. Selvityksiä on laadittu riittävästi ja riittävällä tarkkuudella. YVA-menettely on aloitettu hankkeen suunnittelun varhaisessa vaiheessa, alustavan yleissuunnitelman laatimisen osana. Hanke on kooltaan suuri ja siinä on tarkasteltu useita hankkeesta vastaavan realistisina vaihtoehtoina pitämiä vaihtoehtoja. Yhdenkin ratalinjausvaihtoehdon ympäristövaikutusten arviointi muodostaa maantieteellisesti poikkeuksellisen laajan ja sen myötä arviointityön osalta mittavan kokonaisuuden. Yhteysviranomaisen pitää hyvänä, että tarkastelussa on ollut useita vaihtoehtoja. Tämän vuoksi ei ole ollut tarkoituksenmukaista edellyttää selvityksiltä sellaista tarkkuustasoa, kuin maantieteellisesti huomattavasti pienemmiltä hankkeelta edellytettäisiin. Arviointiselostuksen perusteella voidaan tunnistaa hankkeen merkittävät ympäristövaikutukset sekä vertailla vaihtoehtoja.

Vaikutusten arvioinnissa ja vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa on käytetty EU:n Life+ IMPERIA -hankkeessa tuotettua arviointimenetelmää, jossa merkittävyys muodostuu ympäristön herkkyyden sekä vaikutuksen suuruuden osatekijöiden kautta. Vaikutuksia on arvioitu sekä paikallisella tasolla että laaja-alaisemmin. Arvioinnin tulokset ja johtopäätökset on esitetty tarkasteluväleittäin ja vaihtoehdoittain. Nyt valittu menetelmä soveltuu hyvin pitkien rajalinjausten vaihtoehtojen vertailuun keskenään. Menetelmä kuitenkin karkeistaa arvioita yleiselle tasolle.

Koska selvityksiä ja arviointia on tehty hankkeen suunnittelun varhaisessa vaiheessa, yhteysviranomaisen suosittelee joidenkin selvitysten tarkentamista hankkeen suunnittelun edetessä. Tarkennettavat asiat liittyvät erityisesti arvioinnissa tunnistettuihin epävarmuustekijöihin, hankkeen edellyttämiin lupamenettelyihin sekä tehokkaiden lievennystoimien suunnitteluun. Näitä asioita on tuotu vaikutuskohtaisesti esille jäljempänä tässä perustellussa päätelmässä. Suunnittelun varhaisesta vaiheesta hankkeen lieventämiskeinojen toteutukseen liittyy myös epävarmuuksia. Arviointiselostuksessa on hyvin tunnistettu haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja. Vaikka hankeyhtiö pitäisi lieventämiskeinoja tärkeänä, niiden toteutus voi olla epävarmaa.

Mielipiteissä on pidetty arviointia puutteellisena sen vuoksi, että hankkeen kustannus-hyötyanalyysiä ei ole tehty. Yhteysviranomaisen toteaa, että kustannus-hyöty-tarkastelu ei kuulu YVA-menettelyn sisältövaatimukseen. Myöskään arviointiselostusta ei voi pitää puutteellisena sen vuoksi, että siinä ei ole kattavasti tarkasteltu, olisiko hankkeen tavoitteet mahdollista toteuttaa muilla tavoin. YVA-lain mukaisessa arvioinnissa tarkoituksena on tunnistaa suunnitellun hankkeen merkittävät ympäristövaikutukset. Tässä arviointityössä on yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan onnistuttu.

Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila–Kerava -välille suunnittelun Lentoradan, jonka suunnittelu etenee Lentorata Oy:n toimesta erillisenä hankkeena.

Yhteysviranomaisen on antanut Lentoratahankkeen ympäristövaikutuksista perustellun päätelmän alun perin 23.2.2024 ja hankkeen ratalinjauksen muututtua täydennetyn perustellun päätelmän 20.3.2026. Lentorata on riittävällä tavalla huomioitu Itäradan arviointiselostuksessa.

Hanke on kivi- ja maa-ainesten osalta ylijäämäinen. Jos ylijäämämaille ei löydetä hyödyntämiskohteita, uusien suurten loppusijoitusalueiden perustaminen voi vaatia YVA-menettelyä.

5 Yhteysviranomaisen johtopäätös hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista

Arviointiselostuksen mukaan hankkeella on ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen aiheutuvia merkittäviä kielteisiä vaikutuksia välillä Lentorata-Backas vaihtoehdoissa Anttilan kylän (AK) ja sähköaseman pohjoisella (SP) vaihtoehdolla sekä Teuroinen-Koria-väillä. Runkomeluvaikutukset ovat merkittäviä ja kielteisiä Lentorata-Backas - välillä Nikkilän vaihtoehdossa (N) ja meluvaikutukset Björkdal-Teuroinen välillä Myrskylän (M) ja Lapinjärven pohjoisessa (LP) vaihtoehdossa. Hankkeella on arvioitu kaikissa toteutusvaihtoehdoissaan olevan merkittävydeltään suuri myönteinen vaikutus liikennejärjestelmään, liikenteeseen ja liikkumiseen.

Luonnon monimuotoisuuteen aiheutuu tehdyn arvion mukaan merkittäviä kielteisiä vaikutuksia Lentorata-Backas etenkin ekologisten yhteyksien katkeamisesta kaikilla vaihtoehdoilla. Kuitenkin Nikkilän vaihtoehdossa (N) vaikutukset lajistoon ja Nikkilän eteläpuolisessa vaihtoehdossa (NE) vaikutukset lajistoon ja suojelualueisiin sekä arvokkaisiin luontokohteisiin ovat vähäisemmät. Porvoossa Kuninkaanportin vaihtoehdolla (K) ja Björkdal-Teuroinen-Koria välillä kaikilla vaihtoehdoilla on merkittäviä kielteisiä luontovaikutuksia.

Rakentamisesta aiheutuu kaikissa vaihtoehdoissa suuri kielteinen vaikutus ilmastoon.

Vertailuvaihtoehdossa 0+ hankkeen kielteisiä tai myönteisiä vaikutuksia ei synny.

Edellä mainitut arviointiselostuksen johtopäätökset hankkeen merkittävistä vaikutuksista ovat kuulemispalautteen ja yhteysviranomaisen oman tarkastelun perusteella asianmukaisia. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan hankkeella on pitkällä aikavälillä suuria vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön, mitä voidaan myös pitää merkittävänä. Nämä vaikutukset ovat osin kielteisiä ja osin myönteisiä. Lisäksi erityisesti hankkeen meluvaikutukset sekä vaikutukset pinta- ja pohjavesiin ovat merkittäviä ilman arviointiselostuksessa kuvattujen lieventämiskeinojen huomioimista.

Hankkeen mittakaavan vuoksi monet sen vaikutuksista ovat merkittäviä. Itärata sijoittuu kokonaan uuteen käytävään ja osin rakentamattomaan ympäristöön ja sen vaikutukset ovat tämän vuoksi merkittävästi ympäristöä ja luontoa muuttavia. Työmaanaikaiset maanmuokkaus ja kuljetustoimenpiteet voivat aiheuttaa merkittävää, vesistöjä pitkin laajalle leviävää ja elinympäristöjen tuhoutumisen osalta peruuttamatonta haittaa luonnolle. Radan rakentaminen edellyttää maaperän leikkauksia, louhintoja ja maapohjan vahvistamistoimenpiteitä, jotka muuttavat maa- ja kallioperäolosuhteita pysyvästi. Hankkeen tarkasteluväleistä haitallisten vaikutusten osalta erottuu Björkdal-Teuroinen väli. Kyseinen väli on pitkä, ja välillä ei ole tarkasteltu tunnelivaihtoehtoa. Annetuista mielipiteistä huomattava osa tuli kyseisellä tarkasteluvälillä Lapinjärven eteläisen (LE) vaihtoehdon vaikutuspiiriin asukkailta tai maanomistajilta.

Liikennejärjestelmään aiheutuvat vaikutukset eivät kuulu YVA-lain ympäristövaikutuksiin, mutta ne kytkeytyvät etenkin hankkeen tavoitteisiin sekä hankkeen ihmisiin tai yhdyskuntarakenteeseen aiheutuviin myönteisiin vaikutuksiin. Kuulemispalautteessa on myös esitetty epävarmuustekijöitä näiden vaikutusten vertailusta 0+-vaihtoehtoon, minkä vuoksi arviota suurista myönteisistä vaikutuksista voidaan pitää epävarmana.

Itärata Oy on valinnut jatkosuunnitteluun YVA-menettelyssä tarkastelluista vaihtoehdoista Lentorata-Backas väliltä Nikkilän eteläpuolisen linjauksen (vaihtoehto NE), Backas-Björkdal välillä joko maanpäällisen vaihtoehdon (K ja K+) tai tunnelivaihtoehdon (P tai VP3) ja Björkdal-Teuroinen välillä eteläisen vaihtoehdon (LE). Teuroinen-Koria välillä ei ollut vaihtoehtoa radan linjaukselle. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan ympäristövaikutusten arvioinnin tulokset pääasiassa tukevat esitettyä valintaa. Keravan ja Sipoon alueella NE-vaihtoehdon ja Porvoon alueella tunnelivaihtoehdon vaikutukset ovat maanpäällistä selkeästi vähäisemmät. Björkdal-Teuroinen välillä yksikään vaihtoehto ei erotu vaikutuksiltaan selvästi toisia vähempänä, vaan vaikutusten erot vaihtoehtojen välillä eivät ole merkittäviä.

5.1 Ihmisten elinolot ja viihtyvyys

Hankkeen suorat ihmisiin kohdistuvat vaikutukset ovat pääasiassa kielteisiä ja kohdistuvat ratalinjaukselle ja sen läheisyyteen. Hankkeella on myös myönteisiä vaikutuksia, mutta ne ovat epäsuorempia, kulkuyhteyksien paranemiseen liittyviä vaikutuksia, ja kohdistuvat laajemmalle alueelle, pääasiassa eri tahoihin kuin hankkeen kielteiset vaikutukset. Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset on arviointiselostuksessa arvioitu YVA-lainsäädännön edellyttämässä laajuudessa. Käytetyt arviointimenetelmät ja lähtöaineisto on kuvattu riittävästi ja myös YVA-menettelyn aikana saatu palaute on otettu arvioinnissa huomioon. Vaikutusten merkittävyyttä on arvioitu tarkasteluvälittäin ja vaihtoehdoittain. Terveysvaikutuksia on arvioitu osatekijöiden avulla.

Osallisilla on ollut joitain mahdollisuuksia vaikuttaa linjauksen suunnitteluun ja lopullinen ratalinjaus tarkentuu vielä suunnittelun edetessä. Lopulta rata toteutuessaan todennäköisesti tulee kulkemaan sellaisten kiinteistöjen kautta, joiden osalta on pyritty vaikuttamaan suunnitteluun, mutta mitä ei ole voitu huomioida. Näiden kiinteistöjen omistajiin, käyttäjiin tai asukkaisiin kohdistuva hankkeen vaikutus on suuri ja merkittävä.

Niiden kiinteistöjen osalta, joille ratalinjaus tulee sijoittumaan, hankkeesta voi aiheutua kielteisiä vaikutuksia kiinteistöjen käyttöön jo suunnittelun alkaessa. Vaikutus aiheutuu epävarmuudesta kiinteistön käyttö- ja kehittämismahdollisuuksiin ja kohdistuu maanomistajiin tai asukkaisiin. Vaikutus on uusi niille, joiden osalta linjaus on uusi verrattuna maakuntakaavassa aiemmin esitettyyn. Käyttöön liittyvä epävarmuus syntyy jo suunnittelun varhaisessa vaiheessa, mutta lopullinen ratkaisu saadaan vasta vuosien päästä. Itärata Oy on suunnittelun aikana pyrkinyt hyvin lieventämään tällaista vaikutusta esimerkiksi avoimella tiedottamisella. Kokonaan vaikutusta ei kuitenkaan voida poistaa.

Myös tunnelivaihtoehdoilla on vaikutuksia ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen. Yhteysviranomaisen pitää kuitenkin arviointiselostuksessa esitettyä asianmukaisena: tunnelivaihtoehtojen vaikutukset ovat selvästi maanpäällisiä vaihtoehtoja vähäisemmät.

5.2 Melu, runkomelu ja tärinä

Arviointiselostuksessa tehdyt arviot melun vaikutusten merkittävydestä ovat oikean suuntaisia ja käyttökelpoisia jatkosuunnitteluun otettavien vaihtoehtojen valinnassa. Yhteysviranomaisen pitää arvioinnin jakamista neljään eri tarkastelujaksoon melu-, tärinä- ja runkomelun vaikutusten tarkastelun osalta onnistuneena. Hankkeen ja alueen nykytilan kuvaus sekä hankkeen toteutusvaihtoehdoista mallinnukset melun, tärinän ja runkomelun osalta on tehty hyvin ja riittävällä tasolla. Tarkastelujaksot mahdollistavat eri vaihtoehtojen vertailun helposti ja selkeästi. Arviointiselostuksessa on myös pyritty huomioimaan ja erottelamaan vaihtoehdot, erityisesti Björkdal-Teuroinen rataosuudella myös ääniympäristön muutoksen suhteen. Yhteysviranomaisen pitää lähestymistapaa hyvänä, vaikka tehtyä arviota olisi voitu avata hieman enemmän arviointiselostuksessa.

Rakentamisen aikaista melua on mallinnettu DataKustik CadnaA 2023 - (versio mr2) ja Soundplan 9.0 -melulaskentaohjelmilla. Tehdyt mallinnukset perustuvat yleisesti Suomessa käytettäviin yhteispohjoismaisiin tieliikennemelun ja rataliikennemelun laskentamalleihin (Nordic Prediction Method). Tärinä ja runkomeluvaikutuksia on mallinnettu Tärinän ja runkomelun arviointi on tehty Vibmapper®-ohjelmistolla, jonka laskenta pohjautuu VTT:n julkaisuissa esitettyihin laskentamalleihin. Tehtyjä mallinnuksia ja niissä käytettyjä menetelmiä ja tarkkuutta voidaan pitää ympäristövaikutusten arvioinnin kannalta riittävinä ja hyvinä. Tehdyt meluselvitykset ja niiden selkeä raportointi eri jaksoilta antavat hyvät vertailutiedot eri hankevaihtoehtojen alustavat tiedot tarvittavista melun lievennystoimista. Jatkosuunnittelussa nyt tehtyjä mallinnuksia on välttämätöntä tarkentaa erityisesti haittavaikutusten lieventämisen mitoittamiseksi.

Epävarmuutta selvityksiin tuo suurnopeusjunien lähtötietojen puutteellisuus, karkea maastomalli sekä haittojen lieventämistoimien yksinkertaistaminen vain yhteen torjuntakeinoon (4 m korkea meluseinä). Lisäksi tarkastelussa yksittäiset melulle altistuvat kohteet on jätetty meluntorjunnan ulkopuolelle. Meluhaittojen lieventämisen osalta tehtyjä selvityksiä olisi voitu tehdä yksityiskohtaisemmin mahdollisten hankevaihtoehtojen erojen löytämiseksi. Tehdyt selvitykset ja lievennystoimien arviot ovat kuitenkin riittävät vertailun pohjaksi.

Suomessa on jo useissa hankkeissa esitetty tulevilla radoilla käytettäväksi suurnopeusjunia 300 km/h. Mallinuksissa ei kuitenkaan ole ollut käytettävissä luotettavia lähtötietoja suurnopeusjunien melupäästöistä. Hankkeesta vastaavan tulee hankkia viimeisimpien tietojen mukaiset melun ja tärinän sekä runkomelun lähtötiedot suurnopeusjunien vaikutusten arvioimiseksi jatkosuunnittelussa.

Rakentamisen aikaisia meluvaikutuksia on käsitelty arviointiselostuksessa kevyesti. Tätä voidaan pitää kuitenkin hyväksyttävänä. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia voidaan vähentää merkittävästi hyvällä suunnittelulla ja melun huomioimisella yhtenä merkittävänä haittana rakentamisen aikana.

Tärinä

Arviointiselostuksen mukaan hankkeen tärinävaikutukset jäävät kohtuullisen vähäisiksi ja pääosin tärinälle altistuvat kohteet saadaan suojattua haitalliselta tärinältä eri

lieventämiskeinoilla. Yhteysviranomaisen pitää arviointiselostuksessa tehtyjä arviota tärinän vaikutusten merkittävydestä oikean suuntaisina ja käyttökelpoisina jatkosuunnitteluun otettavien vaihtoehtojen valinnassa. Jatkosuunnittelussa tärinä vaikutuksia tulee kuitenkin tarkastella arviointiselostusta tarkemmin. Tarkemmat selvitykset mahdollistavat altistuvien kohteiden paremman huomioimisen ja tehokkaimpien lieventämiskeinojen valinnan.

Runkomelu

Hankeen eri vaihtoehtojen erot runkomelulle altistumisen suhteen ovat merkittäviä. Runkomeluun tehtävillä lieventämistoimenpiteillä runkomelun haitta saadaan kuitenkin laskemaan kohtuullisen vähäiseksi. Runkomelunkin osalta hankkeen edetessä on välttämätöntä tehdä tarkemmat selvitykset altistuvien kohteiden paremman huomioimisen ja tehokkaimpien lieventämiskeinojen valinnan varmistamiseksi.

5.3 Vaikutukset alueidenkäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen

Hankealueen maankäytön suunnittelun tilanne on kuvattu kattavasti arviointiselostuksessa, ja vaikutuksia maankäyttöön ja kaavoitukseen on arvioitu hankkeen suunnittelutaso huomioiden riittävästi. Arvioinnissa on hyvin tunnistettu, mitä vaikutusmekanismeja ratahankkeella on yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön.

Hankkeen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä maankäyttöön kohdistuvia vaikutuksia on selvitetty tarkasteluväleittäin ja vaikutukset on arvioitu vaihtoehdosta riippuen vähäisiksi kielteisiksi, vähäisiksi myönteisiksi tai kohtalaisiksi myönteisiksi. Merkittäviä kielteisiä vaikutuksia on arvioitu kohdistuvan paikallisella tasolla hankkeen pirstoessa asutustihentymiä ja maa- ja metsätalousalueita, luoden estevaikutusta ja pidentäen paikallisia kulkuyhteyksiä. Yhteysviranomaisen pitää vaikutusten merkittävyyden arviointia oikeansuuntaisena. Yhteysviranomaisen toteaa, että hankkeesta aiheutuu todennäköisesti yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön kohdistuvia merkittäviä vaikutuksia, sekä myönteisiä että kielteisiä. Hanke kytkee uusia alueita kestävään liikennejärjestelmään ja luo yhdyskuntarakenteen kehittämisen edellytyksiä uusien asemapaikkojen ympäristössä. On huomattava, että nämä vaikutukset ovat osin epäsuoria ja niihin liittyy merkittävää, muun muassa kuntien maankäytön suunnitteluun sekä junan liikennöintiin liittyvää epävarmuutta. Epävarmuustekijät on tunnistettu arviointiselostuksessa.

Yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antama lausunto on pääosin otettu huomioon. Yhteysviranomaisen edellytti ohjelmalausunnossaan hankkeen vaikutusalueen asemakaavojen kuvaamista riittävällä tasolla, ja että erityisesti tulee tunnistaa, onko linjausten alueelle esitetty kaavoissa uusia häiriintyviä kohteita ja arvioida minkä tyyppistä alueidenkäyttöä tunnelien yläpuolelle ja huoltokuilujen alueelle sijoittuu. Hankkeesta vastaava on todennut, että hankevaihtoehtojen yleispiirteisestä tarkkuudesta johtuen arvioinnissa ei ole otettu kantaa siihen, minkä yksittäisten asemakaavamerkintöjen alueelle vaihtoehtojen mukaiset ratalinjaukset tai muut maanpäälliset rakenteet tulevat sijoittumaan. Yhteysviranomaisen pitää tätä perusteltuna. Yleisesti selostuksessa on tunnistettu asemakaavojen muutostarpeita, ja tuotu myös esille, että tunneliosuus voi edellyttää asemakaavojen muuttamista tai vaiheasemakaavan laatimista. Tunneliin liittyvät maanpäälliset rakenteet voivat

edellyttää asemakaavamuutoksia sijoituessaan asemakaavoitetulle alueelle. Johtopäätöksissä on kuvattu, kuinka hankkeen suhdetta asemakaavoihin tullaan arvioimaan tarkemmin seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Porvoon kaupunki on lausunnossaan todennut, että YVA-selostuksessa on Porvoon asemavaihtoehtojen osalta mainittu kategorisesti, että kaikki asemavaihtoehdot tukevat liikkumistavoiltaan kestävän yhdyskuntarakenteen kehittymistä asemien ympäristöissä. Yhteysviranomaisen yhtyy Porvoon kaupungin näkemykseen siitä, että em. on liian yleisluontoinen maininta, sillä Porvoon asemavaihtoehdoilla on merkittäviä eroja mm. yhdyskuntarakenteen eheyden ja kestävien liikkumistapojen houkuttelevuuden näkökulmista. Tunneliratkaisu keskustaan sijoittuvalla asemalla luo toimivat edellytykset kestävän liikkumisen ja yhdyskuntarakenteen toteutumiseksi. Eri asemavaihtoehtojen keskinäisiä eroja on olisi ollut hyvä tarkastella esitettyä tarkemmin.

Arviointiselostuksessa on käsitelty vaihtoehtoisten linjausten maakuntakaavojen ja yleiskaavojen mukaisuutta. Kymenlaakson osalta vaihtoehtojen on todettu olevan Kymenlaakson maakuntakaavan mukaisia, ja Uudenmaan osalta on tunnistettu vaihtoehdosta riippuen maakuntakaavan päivitystarve. Uudenmaan liitto laatii parhaillaan Uudenmaan vihreän siirtymän vaihemaakuntakaavaa, jossa tullaan osoittamaan Itäradan linjaus.

Arviointiselostuksessa on pitkälti tunnistettu yleiskaavojen muutostarpeet kussakin vaihtoehdossa.

Kaikki ratalinjausvaihtoehdot edellyttävät ainakin Vantaalla, Tuusulassa, Keravalla ja Sipoossa muutosta voimassa oleviin yleiskaavoihin. Ratalinjausvaihtoehdot kulkevat Vantaalla, Tuusulassa ja Keravalla tunnelissa eivätkä siten aiheuta merkittävää haittaa yleiskaavojen mukaisen maankäytön toteutumiseksi. Tunnelien osalta lähinnä paikallista haittaa voivat aiheuttaa tunnelien maanpäälliset rakenteet (kuilut ja ajotunnelit). Sipoossa tarkasteltavien ratalinjausten maanpäälle suunniteltujen osuuksien osalta eniten yhteensovittavaa on Nikkilän ja Linnanpellon alueella sekä Kerava-Nikkilä radan paikallisen kehittämisen kanssa.

Myöskään Porvoon osalta ei yleiskaavoissa olla varauduttu yleiskaavoissa taajaman alittavien tunnelivaihtoehtojen toteutukseen. Kuninkaanportin vaihtoehdon (K) ja siihen liittyvän Porvoon lähiliikenteen linjauksen (K+) osalta linjausvaihtoehto vastaa paremmin voimassa olevan yleiskaavan ratavarauksia, mutta siltäkin osin yleiskaava edellyttäisi päivittämistä. Björkdal - Teuroinen tarkasteluvälillä ei valtaosin ole voimassa yleiskaavoja eikä tarkasteluvälille ole suunniteltu merkittävää uutta rakentamista. Tarkasteluvälin Teuroinen - Koria osalta ratalinjausvaihtoehto sijoittuu yleiskaavoitetulle alueelle olemassa olevaan päärataan liittynän osalta sekä pieneltä osin oikeusvaikutuksettoman Kuusankosken kaupungin yleiskaavan 2020 osalta. Myöskään näissä Kouvolan kaupungin yleiskaavoissa ratalinjausta ei ole huomioitu.

Loviisassa vireillä olevaa Röjsjön ja Sarvilahden osayleiskaavaa ei ole mainittu selostuksen liitteessä 7, jossa on esitetty vireillä olevat yleiskaavat. Kyseinen kaavahanke näyttäisi sijoittuvan vaihtoehdon LE-ratalinjauksen läheisyyteen.

5.4 Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen

Hankkeella on kokonaisuutena arvioiden merkittäviä ja laajoja kielteisiä luontovaikutuksia ja se lisää luontokatoa johtuen sen koosta, sijoittumisesta uuteen maastokäytävään sekä vaikutusalueen ympäristön herkkyydestä. Kaikilla maanpäällisillä rataosuuksilla vaikutukset luonnonympäristöön on arvioitu eri vaihtoehdoissa joko kohtalaisiksi tai suuriksi arvokkaille luontokohteille ja ekologisille yhteyksille. Yhteysviranomaisen pitää tehtyä luontovaikutusten arviointia kattavana ja arvioita vaikutusten merkittävydestä pääosin oikeansuuntaisena.

Kokonaisuutena arvioiden arviointiselostus on kattava luonnonympäristön osalta, mutta laaja sivumäärä ja monta eri hankevaihtoehtoa sekä suuri määrä liitteitä haastaa kokonaisuuden hahmottamista. Hankekokonaisuus sisältää eri tarkasteluvaihtoehtojen takia paljon erilaista luontoaineistoa selvityksineen ja eri liitteineen. Hankkeen suuri mittakaava luo haasteita suojelualueiden ja muiden arvokkaiden luontokohteiden osalta vaikutusten merkittävyyden arvioinnille ja kriteeristölle. Selostuksen, selvitysten ja liitteiden kytkentä numerointineen on rakennettu niin, että selostuksen kuvauksia ja arviointeja on vaikea varmistaa selvitys- ja liiteaineistosta. Tämä tekee vaikutusten arvioinnin tulkintojen ja aineiston ymmärryttävyyden osaltaan vaikeaksi. Näin myös vaikutusten arvioinnin päättelyketjuja on haastava seurata.

Luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvien vaikutusten arvioinnin ei tulisi olla pelkästään alueiden määrään tai niiden pinta-alojen määrään liittyviä summautuvia muutoksia vaan vaikutuksien arvioinnissa tulisi myös tunnistaa ratahankkeen seurauksena muuttuvan elinympäristön lajiston erityispiirteet (kuten kannan kehityssuunta) ja painottaa arvioinnissa myös tätä näkökulmaa. Yhteysviranomaisen ei kuitenkaan vaikutusten merkittävyyden osalta ole päätyntä arviointiselostuksesta poikkeavan johtopäätökseen.

Ekologiset yhteydet ja suojelualueet

Ratayhteyden rakentaminen laajojen metsäalueiden poikki tulee katkaisemaan ekologisia yhteyksiä ja hanke aiheuttaa elinympäristöjen pirstoutumista. Ekologisten yhteyksien huomioimisen tärkeys korostuu erityisesti hankkeen länsiosassa Sipoossa, jossa kaikki ratavaihtoehdot sijoittuvat Sipoonkorven kansallispuiston ja Pohjois-Paippisten luonnonsuojelualueiden väliin. Kyseinen ainoa jäljellä oleva yhteys Sipoonkorvesta itään on jo rajoittunut ja sen alueelle suunnitellaan Itäradan lisäksi myös mm. Länsisalmi-Anttila-voimajohtoyhteyttä. Sipoon puolella rata nousee neljässä linjausvaihtoehdoissa (Anttilan kylän AK, sähköaseman pohjoinen (SP) ja eteläinen (SE) sekä Nikkilän vaihtoehdot) maan pinnalle siten, että siitä voi tulla uusi este maakuntakaavassa esitetyille Sipoonkorven ja Rörstrandin vanhan metsän väliselle viheryhteydelle. Vaikka toimivampi varsinainen metsäinen viheryhteys kulkee maakuntakaavaan merkittyä lännenpänä Talman alueella (tunneloitavalla osuudelle), pitää hirvieläinten ja muiden nisäkkäiden kulkuyhteyksistä huolehtia myös maakuntakaavan yhteyden alueella.

Kaikki hankevaihtoehdot risteävät väistämättä useiden maakuntakaavaan merkittyjen ja muuten merkittävien ekologisten yhteyksien kanssa. YVA-selostuksessa on esitetty ekologisiin yhteyksiin kohdistuvien haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja. Yhteysviranomaisen pitää tärkeänä, että suunnittelun tarkentuessa seuraavassa

suunnitteluvaiheessa haitallisia vaikutuksia täytyy pienentää lieventämistoimin tai välttämällä mahdollisuuksien mukaan arvokkaita luontokohteita. Arviointiselostuksen suunnitteluratkaisuilla on mahdollista esimerkiksi turvata ekologisia yhteyksiä ja ehkäistä elinympäristöihin kohdistuvia haitallisia vaikutuksia. Myös seuranta tulee suunnitella huolellisesti jatkossa.

Ratalinjausten läheisyydessä sijaitsee kaksi Natura 2000 -aluetta: Sipoonjoen Natura -alue ja Porvoonjoen suiston Natura -alue. Arviointiselostuksen mukaan luonnonsuojelulain 35 §:n mukainen Natura 2000 -verkoston alueeseen kohdistuvien vaikutusten arviointi tehdään ratasuunnitelmavaiheessa. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että arviointi on tarkoituksenmukaista tehdä hankkeen yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Tällöin hankkeen vaihtoehdot ovat ratasuunnitelmavaiheeseen verrattuna enemmän avoimet ja mahdollisesti tarvittavien vaikutusten lieventämistoimien huomioiminen suunnittelussa on paremmin mahdollista.

Lajistoon kohdistuvat vaikutukset

Ensisijainen toimenpide hankkeen jatkossa on suunnitella ratalinjaukset, jotka eivät aiheuta suojeltujen lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämistä tai heikentämistä. Mikäli tämä ei ole mahdollista, on hankkeessa haettava luonnonsuojelulain mukainen poikkeuslupa. Lupa- ja valvontavirasto huomauttaa, että poikkeuslupa on mahdollista myöntää vain luonnonsuojelulaissa esitetyillä ehdoilla.

YVA-selostusvaiheessa ei ole selvitetty saukon ja vuollejokisimpukan esiintymistä, joten hankkeen jatkosuunnittelussa tulee tehdä nämä selvitykset ja tarkemmin arvioida vuollejokisimpukkaan ja saukkoon kohdistuvat vaikutukset, suunnitella tarkemmin lieventämistoimenpiteet sekä arvioida mahdollinen luonnonsuojelulain mukaisten poikkeuslupien tarve.

Porvoossa Kuninkaanportin vaihtoehdossa (K) vaikutukset huomionarvoiseen lajistoon (direktiivilajit) ovat suuret. Vaihtoehto pirstoo lepakoiden tärkeitä alueita. Vaihtoehdon toteutuminen edellyttää luonnonsuojelulain mukaista poikkeuslupaa. K-vaihtoehdossa on myös suuri kielteinen vaikutus ekologiseen verkostoon, millä on lajistoon kielteisiä välillisiä vaikutuksia.

Liito-oravasta ei tehty havaintoja hankealueen luontoselvityksissä, mutta lajille soveltuvia elinympäristöjä todettiin runsaasti. Liitteessä 16 D (Luontovaikutukset, vaikutukset lajistoon) taulukon mukaan sivulla 3 Björkdal-Teuroinen LE-vaihtoehdossa liito-oravakohteista yksi on luokiteltu liito-oravan elinalueeksi (lajin aiemmin asuttama metsikkö) ja se sijoittuu linjauskäytävään. LP-vaihtoehdossa samoin liito-oravakohteista yksi on luokiteltu liito-oravan elinalueeksi (lajin aiemmin asuttama metsikkö) ja se sijoittuu linjauskäytävään. Lajin esiintyminen soveltuvissa elinympäristöissä on syytä tarkentaa hankkeen jatkosuunnittelussa.

Lisäksi useat ratalinjauksen vaihtoehdot pirstovat lepakoiden mahdollisia lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Viitasammakon Niinijärven ja Kolmion kosteikon lisääntymis- ja levähdyspaikka eivät kummatkaan sijoitu linjauskäytävään. Teuroinen-Koria-vaihtoehdossa (TK) Kolmion kosteikon sudenkorentojen lisääntymisalue (lummelampikorento ja täplälampikorento) ja Oivonojan sudenkorennoille soveltuva alue sijoittuvat linjauskäytävään. Näiden direktiivilajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen

heikentäminen ja hävittäminen on kiellettyä ja niissä ilmenee luonnonsuojelulain poikkeusluvan tarve.

Tärkeät linnustoalueet (MAALI, IBA, FINIBA) on arvioitu asianmukaisesti luonnonarvoluokkaan 2. Alueiden taustoittavat tiedot (minkä lajiston ja millä perusteella kohteet on arvioitu tärkeiksi lintualueiksi) olisi täsmentänyt vaikutuksia ja niiden arvioinnin tulkintaa. Lisäksi arviointiin tuo epävarmuutta, ettei arvion pohjana käytetty pinta-alan muutos sellaisenaan kuvaa ainakaan levähdyskohteille aiheutuvaa vaikutusta. Merkityksellistä on myös se, miten ratalinjaus tosiasiallisesti pirstoo levähdysalueen ts. voiko se tarkoittaa joidenkin häiriöherkkien lajien osalta tilannetta, jossa alue menettää näiden lajien osalta olennaisesti tai käytännössä merkityksensä. Samoin on syytä hahmottaa, että ratalinjauksen elinympäristömuutos ei koske pesimälinnuston osalta merkittävästi vain metsäympäristön lajeja. Björkdal-Teuroinen välille valittu Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE) käytännössä vaikuttaa äärimmäisen uhanalaisen peltosirkun pesimäalueeseen siten, että esiintymän arvioidaan voivan hävitä. Peltosirkun kannasta on viimeisen 30 vuoden aikana kadonnut yli 99 prosenttia.

Selvityksissä on pyritty tunnistamaan myös muita mahdollisia tärkeitä lintualueita. Erityisesti levähdysaluekohteiden (2) selvitysten käyntimäärä on riittämätön, kun kummallakin kohteella on käyty keväällä ja syksyllä kummallakin vain yhtenä päivänä, ja tämä puutteellisuus on tunnistettu myös selvityksessä. Aineistosta ei myöskään selviä, minkä lajiston osalta ylipäänsä käyntikertojen ajankohta on valittu. Molemmat kohteet on kuitenkin arvioitu muuttolinnuston kannalta arvokkaiksi kohteiksi.

5.5 Pohjavedet

Yleisesti ottaen arviointiselostuksessa on kuvattu pohjavesiasiat hyvin ja riittävällä tarkkuudella. Itäradan rakentamisen mahdolliset vaikutusmekanismit pohjaveteen on tunnistettu, ja merkittävimpien vaikutusten todetaan kohdistuvan rakentamisen aikaan. Valmiin radan vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, mikäli tunneleiden vesitiiveydessä päästään tavoiteltuihin vuotovesimääriin.

Hankkeen merkittävimpien pohjavesivaikutusten on arvioitu kohdistuvan luokitelluille pohjavesialueille. Suurimmat vaikutukset liittyvät selostuksen mukaan hankkeen rakentamisen aikaan, ja sijoittuvat erityisesti tunneleiden suuaukkojen, kuilujen ja pohjavedenpinnan alapuolella toteutettavien rakenteiden kuten tunneleiden läheisyyteen. Paineellisen pohjaveden vaikutukset rakentamiseen on nostettu esiin, ja paineellisen pohjaveden hallinta on esitetty huomioitavaksi mm. ratalinjan sekä siltojen perustamistapoja suunnitellessa.

Alueilla, joilla tunneli kulkee kallioperän heikkousvyöhykkeissä, kallioperän vuotovesimäärät voivat olla tavanomaista selvästi suurempia ja tunnelin tiiveystavoitteisiin pääseminen voi osoittautua vaikeaksi. Pohjaveden pinnankorkeus voi laskea, jos tiiveystavoitteisiin ei päästä. Myös tunneleiden suuaukkorakenteet on arviointiselostuksessa tunnistettu herkiksi kohteiksi. Osalla pohjavesialueita sekä suuaukkojen läheisyydessä on asutusta, joiden vedenhankinta on mahdollisesti omien kaivojen varassa. Pohjaveden pinnankorkeuden laskun tai pohjaveden virtauskuvan muutosten myötä omien kaivojen varassa olevien kiinteistöjen vedenhankinta voi vaikeutua.

Yksityiskaivojen ja vedenottamoiden kartoitusta tullaan selostuksen mukaan tekemään jatkosuunnittelun yhteydessä. Vedenottamoiden sijainnin huomioiminen on ensiarvoisen tärkeää, jotta hankkeella ei heikennetä yhdyskuntien vedenhankintaa. Myös yksityiskaivojen kartoitus on erittäin tärkeää, jotta rakentaminen ei heikennä omien kaivojen varassa olevien kiinteistöjen vedensaantia.

Hankkeen pohjavesivaikutusten arviointi perustuu asiantuntija-arvioon sekä käytettävissä oleviin lähtötietoihin, jotka ovat pääasiassa yleisesti saatavilla olevia lähtötietoja. Pohjavesiselvityksiä, -tutkimuksia tai virtausmallinnusta ei ole hankkeessa tehty.

Vaikutusten merkittävyys pohjavesialueille on kaikissa linjausvaihtoehdoissa arvioitu samaksi: kohtalainen kielteinen. Taulukoiden 126-129 perustelut eivät kaikilta osin tue arvioita. Yhteysviranomaisen toteaa, että alueella sijaitsevat pohjavesialueet poikkeavat toisistaan merkittävästi mm. geologisilta olosuhteiltaan, ja niiden tärkeys etenkin vedenhankinnan kannalta on erilainen. Pohjavesialueille sijoittuvan tunnelirakentamisen ja avorataosuuden rakentamisen riskit ovat myös erilaiset.

Erityisenä riskialueena erottuu yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan Mätäkiivi B -pohjavesialue. Lentoradan suunniteltu tunneli ja osa Itäradan vaihtoehdoista (Anttilan kylän vaihtoehto AK, Sähköaseman pohjoinen (SP) ja eteläinen (SE) vaihtoehto ja Nikkilän vaihtoehto (N)) kulkee vedenhankinnan kannalta merkittävän vedenottamon kaukosuojavyöhykkeellä lähes kilometrin matkan. Vaikutukset Mätäkiiven pohjavesialueeseen sekä alueen vedenhankintaan voivat olla merkittäviä. Selostustekstissä Mätäkiivi B -pohjavesialueen osalta todetaan, että tunnelirakentaminen voi väliaikaisesti vaikuttaa alueelta saatavan pohjaveden määrään, koska pohjaveden virtaus suuntautuu ainakin osittain tunnelin suunnasta kohti vedenottamoita. Tämä lisää hankkeen vaikutusten merkittävyyttä Mätäkiivi B -pohjavesialueella suhteessa muihin Itäradan linjalle sijoittuviin pohjavesialueisiin, koska kyseessä on vedenhankinnan kannalta hyvin tärkeä vedenottamo. Alueella on lisäksi todettu kohonneita pohjaveden liuotainepitoisuuksia, ja alueella tehdään siitä syystä suojapumppausta. Suojapumppaus on tuotu YVA-selostustekstissä monessa kohdin esiin mutta lähinnä mainintana. Tunnelirakentamisen on arvioitu voivan vaikuttaa heikentävästi myös suojapumppauksen toimivuuteen mahdollisen pohjaveden pinnankorkeuden laskun vuoksi. Mätäkiivi B -pohjavesialueen suojapumppauksen huomioiminen sekä pohjavedessä esiintyvien liuotainainien leviämisen estäminen on jatkosuunnittelussa ensiarvoisen tärkeää, ja tulee vaatimaan mallinnusta. Tunnelirakentamisen vaikutuksen merkittävyyttä Mätäkiivi B -pohjavesialueeseen tulisi Lupa- ja valvontaviraston näkemyksen mukaan tarkastella tarkemmin. Myöskään lieventämiskeinoja Mätäkiiven pilaantuneen pohjaveden ja suojapumppauksen osalta ei ole selostuksessa kuvattu, vaan suojapumppauksen hallinnasta puhutaan hyvin yleisellä tasolla.

Myös Porvoon pohjavesialue nousee Itäradan pohjavesialueista muista poiketen esiin. Alueella toimiva Linnanmäen vedenottamo sekä alueella sijaitseva Mätäjärven kaatopaikka tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Porvoon pohjavesialueiden suojelusuunnitelman (A fry Finland Oy 2024) mukaan Mätäjärven kaatopaikka aiheuttaa Porvoon pohjavesialueelle merkittävän pohjavesiriskin. Tunnelirakentamisella ei tule aiheuttaa muutoksia pohjaveden virtauskuvaan, jotta haitta-aineet eivät pääse kulkeutumaan pohjavesialueella laajemmalle. Yleisestikin pilaantuneen maaperän

kohteita on käsitelty YVA-selostuksessa hyvin yleisellä tasolla viitaten vain MATTI-tietojärjestelmän kohteisiin, jotka selostuksen mukaan tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon. MATTI-tietojärjestelmän tiedoissa on puutteita ja kohteet tulee selvittää jatkosuunnittelussa tarkemmin. Myös mahdollisten happamien sulfaattimaiden sijainti ja käsittely etenkin pohjavesialueilla tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Arviointiselostuksessa ei ole tuotu esiin pohjaveden pinnankorkeuden alenemisesta aiheutuvaa maaperän mahdollista painumista ja sen aiheuttamia haittoja rakennuksille tai rakenteille. Itäradan tunneleiden rakentaminen voi Lupa- ja valvontaviraston näkemyksen mukaan aiheuttaa sellaisia haitallisia vaikutuksia yhdyskuntien vedenhankinnalle sekä yksityisten kiinteistöjen vedensaannille, että hanke voi edellyttää vesilain mukaista lupaa.

5.6 Pintavedet

Hankkeen vaikutuksia pintavesien laatuun ja ekologiaan on yhteysviranomaisen arvion mukaan tarkasteltu riittävästi ja arviointiohjelmalausunto pääosin huomioon ottaen. Merkittävimmät vaikutukset on tunnistettu sekä hankkeen rakentamisen että käytön aikana, ja haittojen lieventämistoimia esitetty. Vaikutusten merkittävyyden tarkastelu on oikeansuuntainen, enintään kohtalainen kielteinen, kun rakentamisaikana toimitaan esitettyjen lieventämistoimien mukaisesti. Arviointiselostuksen mukaan ennen rakennustöiden aloittamista laaditaan vesistökohtaiset työmaavesien hallintasuunnitelmat. Tarkempi vesistökohteiden kuvaus ja kohdekohtainen lieventämistoimenpiteiden suunnittelu tulee tehdä hankkeen seuraavissa vaiheissa, viimeistään osana ratasuunnitelmien laatimista. Rakentamistoimet sekä työmaa- ja tunnelivesien käsittely ja johtaminen on suunniteltava siten, ettei vaikutusalueen vesistöjen ja pienvesien vedenlaadulle aiheudu haitallisia vaikutuksia. Vesistövaikutuksia on seurattava luotettavalla tavalla hankkeen toteuttamisen aikana.

Arviointiselostuksesta puuttui kokonaan kuvaus 3. kauden ekologisen tilan laatutekijäkohtaisista tilaluokista vesimuodostumilta Sipoonjoen keskiosa, Ilolanjoen keskiosa, Koskenkylänjoen alaosa, Taasianjoen keskiosa ja Teutjoki. Lisäksi tilaa kuvaavien muuttujien taulukoissa oli useita virheitä. Neljännen vesienhoitokauden luokittelutiedot julkaistaan joulukuussa 2026. Tiedot tulee tarkistaa hankkeen jatkosuunnittelun lähtöaineistoa kootessa. Purohelmi-aineiston ja vesipuidedirektiivin mukaisen ekologisen tilan luokittelun välillä ilmeisesti on sekaannus Nevas ån kohdalla. Ekologisen tilan luokitus on näistä sitovampi ja lakisääteisesti huomioitava. Nevas ån ekologinen tila on luokiteltu Nikkilän eteläpuolisen (NE) vaihtoehdon uoman alituskohdalla.

Kiintoainekuormituksen laimenemisolosuhteet arvioidaan useissa kohdissa selostusta hyväksi ilman perustelua. Yhteysviranomaisen tarkastelun perusteella monet hankealueen virtavedet (esimerkiksi Venjärvestä Myllykylänjärveen laskeva Venjäsoja tai Sipoonjoen keskiosa) ovat virtaamaltaan, etenkin keskialivirtaamaltaan pieniä. Virtavesissä kiintoaine liettää pohjia ja haittaa vesieliöitä, joten kiintoaineen pidätyksestä on huolehdittava ja mahdolliset kulkeutumisreitit selvitettävä ennen työn aloitusta. Selostuksessa on hyvin mainittu, että taimenvesistöissä voi kyseeseen tulla myös rakentamisen aikarajoitteet, joilla estetään rakentaminen loppusyksyn/alkutalven kutuajan ja herkän poikasvaiheen (talvesta alkukesään) aikana. Kalatalousviranomaisen

lausunnossa on kattavasti kuvattu tapoja lieventää kalastoon kohdistuvia vaikutuksia rumpurakenteiden suunnittelulla ja kiintoainekuormituksen hallinnalla.

Rakentamisen aikaisten pintavesivaikutusten lieventämiseen on esitetty HSY:n työmaavesiohjeen noudattamista. Tämä on hyvä lähtökohta. Kiintoaine- ja ravinnekuormitus on haitaksi niin pienvesiin, järviin, jokiin kuin rannikkovesiinkin päätyessä. Happamien sulfaattimaiden esiintymisalueista selostuksessa on todettu, että suurten tai kohtalaisten esiintymisten todennäköisyysalueella rakennusaikaisten hulevesien happamuutta tarkkaillaan ja tarvittaessa neutraloidaan ennen niiden johtamista pois rata-alueelta happamien vesipulssien välttämiseksi. Myös pienen esiintymisen todennäköisyyden alueilla happamia sulfaattimaita voi olla ja tämä on huomioitava.

Myllykylänjärvi on vähähumuksisena vedenottovesistönä herkkä kuormitukselle. Työmaavesien kiintoainekuorman vesistöön pääsyn estäminen on Myllykylänjärven valuma-alueella erityisen tärkeää (linjausvaihtoedot Lapinjärven pohjoinen LP ja eteläinen LE). Esimerkiksi Virolahden Saarasjärven tilassa näkyy edelleen näkösyvyyden heikkeneminen E18-moottoritietyömaan massanvaihdosta vuonna 2016 aiheutuneen kiintoainekuorman vuoksi. Uomayhteyden puuttuminen Savijärveen on tarkistettava vaihtoehdossa N. Valuma-aluerajauksen mukaan ratalinja on Savijärven valuma-alueella. Jos työmaalta on oma järveen, niin riski kuormitukselle on olemassa.

5.7 Ilmastovaikutukset

Ilmastovaikutusten arviointi on kaiken kaikkiaan toteutettu laadukkaasti ja selkeästi. Arvioinnissa on huomioitu merkittävimmät hankkeen ilmastovaikutusten osa-alueet. Yhteysviranomaisen toteaa, että vaikka hanke edistää vähäpäästöisiä liikkumis- ja kuljetusmuotoja, se myös tuottaa rakentamisvaiheessa merkittävästi päästöjä ja aiheuttaa hiilinielujen ja -varastojen menetyksiä tulevana vuosikymmeninä, jolloin ilmastolakiin kirjattuja ilmastotavoitteita tulisi saavuttaa. Täten hanke ei arviointiselostuksessa esitetystä poiketen suoraan tue ilmastolain vaatimuksia päästöjen vähentämisestä ja hiilinielujen vahvistamisesta.

Arvioinnissa on eroteltu hankkeen ilmastovaikutusten merkittävyys rakentamisen aikana ja toisaalta käytön aikana, joka antaa hyvän kuvan vaikutusten ajoittumisesta. Hankkeen toteuttamisen on arvioitu aiheuttavan rakentamisen aikana merkittävydeltään suuria kielteisiä vaikutuksia ilmastoon jokaisessa vaihtoehdossa. Yhteysviranomaisen voi yhtyä tähän arvioon. Hanke tuottaa suuria kertaluonteisia päästöjä rakentamisesta sekä aiheuttaa suuria hiilivarastojen ja -nielujen menetyksiä.

Eri toteutusvaihtoehtojen ilmastovaikutuksia ja niiden merkittävyyttä on vertailtu selkeästi myös keskenään. Tarkastelu osoittaa, että eri vaihtoehtojen ilmastovaikutukset painottuvat eri tavoin. Vaihtoehdoilla, joissa reitti sisältää paljon tunnelirakentamista, on erittäin vähäinen vaikutus hiilivarastoihin ja -nieluihin, mutta toisaalta suuret rakentamisen aikaiset päästöt materiaali- ja energiantensiivisestä tunnelinlouhinnasta. Maanpäällisissä vaihtoehdoilla taas rakentamisen päästöt ovat kilometriä kohden selvästi pienemmät, mutta suuri haittavaikutus hiilivastoihin ja -nieluihin. Arvioinnissa on hyvin todettu, että hankkeessa ilmastovaikutuksiltaan optimaalisimman vaihtoehdon valinta ei ole yksiselitteistä, koska eri ilmastovaikutukset ovat ristiriidassa keskenään.

Käytön aikaisten ilmastovaikutusten on arvioitu olevan merkittävydeltään kohtalaisen positiivisia liikenteen päästövähennysten myötä. On arvioitu, että uusi ratayhteys edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen ja vaikuttaa siten liikenteen päästöihin myönteisesti. Yhteysviranomaisen huomauttaa, että liikenne-ennusteisiin liittyy kuitenkin paljon epävarmuuksia ja kulkutapamuutokseen vaikuttaa oleellisesti muutkin seikat, kuten lippujen hinnat. Siten käytön aikaisten ilmastovaikutusten merkittävyyden arvioon sisältyy epävarmuutta.

Hankkeen ilmastovaikutusten kokonaisuuden merkittävyyttä arvioitaessa on otettava huomioon lisäksi muutoksen aikajänne. Kansainvälisten, kansallisten ja alueellisten ilmastotavoitteiden saavuttaminen vaatii päästövähennyksiä pikaisesti, tulevana vuosina ja vuosikymmeninä. Radan rakentamisvaiheen kasvihuonekaasupäästöt sekä hiilinielujen ja -varastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen nopeasti hankkeen aloittamisesta, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset vaikutukset tapahtuvat vähitellen pitkällä aikavälillä. Pitkään tarkastelujänne ei muuta ratahanketta ilmastomielessä kannattavaksi, ellei raideliikenteen kysyntä kasva paljoa. Liikenteen kulkumuotojakauman muutosten päästövähennykset ovat hankkeessa suhteellisen pieniä radan rakentamisen päästöihin verrattuna, jolloin hanke ei kokonaisuudessaan edistä ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Ilmastovaikutusten lieventäminen on oleellista laajoissa ratahankkeissa, koska niiden rakentaminen aiheuttaa paljon ilmastovaikutuksia. Hyviä ilmastovaikutusten lieventämiskeinoja on tunnistettu ja analysoitu kattavasti myös niiden päästöjen vähennyspotentiaalin kautta, mutta jää hieman epäselväksi onko kaikkien esiteltyjen lieventämistoimenpiteiden toteuttamiseen sitouduttu. Ilmastovaikutusten lieventämiskeinoista vaikuttavin on valita ratalinjausten vaihtoehdoista se, jolla on kokonaisvaikutuksiltaan pienin ilmastovaikutus.

5.8 Maisema ja kulttuuriympäristö

Maisema- ja kulttuuriympäristöarvot on huomioitu arviointiselostuksessa hyvin ja kattavasti. Kouvolan alueella valmiin tiedon määrä on ollut vähäisempää ja selvityksiä on syytä tarkentaa radan suunnittelun yhteydessä.

Yhteysviranomaisen jakaa YVA-selostuksessa esitetyn näkemyksen siitä, että Itäradan ratahankkeen tarkastelualueella maiseman kannalta herkimmiksi alueiksi tunnistettiin yhtenäisemmät viljelyjokilaaksot sekä niihin kiinteästi liittyvät kyläalueet. Jokilaaksot ympäristöineen ovat tärkeitä seudun maiseman identiteetin hahmottamisen kannalta. Niihin sisältyy usein myös historiallisesti arvokasta kulttuurimaisemaa. Avoimessa viljelymaisemassa sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaissa ympäristöissä radan rakenteiden sekä asema-alueiden arkkitehtuuriin ja ympäristöön sovittamiseen tulee kiinnittää erityistä huomioita.

Tarkastellut ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat usean valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön alueelle. YVA-selostuksen mukaan muutokset maisemakuvassa ovat suurimmat Kuninkaanportin maanpäällisessä ratalinjausvaihtoehdossa (K). Kielteisimmät vaikutukset linjausvaihtoehdossa kohdistuvat Porvoonjokilaaksoson kulttuurimaisemaan. Porvoonjokilaaksossa Kuninkaanportin ratalinjausvaihtoehdo ylittää Porvoonjoen ja sen ympärillä levittäytyvät

viljelyalueet yhtenäisellä ratasillalla. Ratasillalle avautuu monin paikoin pitkiä näkymiä pohjoisen puoleisten avoimien ja melko tasaisten viljelyaukeiden poikki. Yhteysviranomaisen ei yhdy selostuksessa esitettyyn näkemykseen siitä, että ratasilta asettuisi laajemmassa maisemakuvassa osaksi nykyistä valtatie- ja taajamamaisemaa, eikä esimerkiksi maiseman mittakaavaan kohdistuisi juurikaan muutosta. Ratalinjausvaihtoehdon K ja siihen liittyvän vaihtoehdon K+ jatkosuunnittelussa on syytä kiinnittää erityistä huomiota ratkaisun vaikutuksiin valtakunnallisesti merkittäviin rakennetun kulttuuriympäristön alueisiin ja valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Lisäksi jatkosuunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön sijoitettavien maanpäällisten rakenteiden vaikutuksiin suhteessa kaupunkikuvaan yleensä ja erityisesti Porvoon ydinkeskustan osalta suhteessa kysymys valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Tässä tarkastelussa on tarpeen kiinnittää erityistä huomiota myös tarvittavan liityntäliikenteen ja pysäköinnin sovittaminen osaksi miljöötä.

6 Hankkeen edellyttämät suunnitelmat ja luvat sekä arvioinnin huomioon ottaminen lupamenettelyssä ja luvassa

6.1 Hankkeen edellyttämät suunnitelmat ja luvat

Arviointiselostuksessa on kuvattu hankkeen edellyttämiä lupia. Lupa- ja valvontavirasto tuo tässä esille täydennyksiä esitettyyn.

Vesilaki (587/2011)

Vesitalouslupien (vesilain 3:2 § ja 3:3 §) tarve ja määrä tulevat tarkentumaan. Asia tarkentuu näiltä osin vasta yleissuunnitelma vaiheessa ja ratasuunnittelun yhteydessä. Lähinnä vesitalousluvut voivat koskea siltoja, luonnontilaisten purojen vaarantamista sekä pohjaveden antoisuuteen tai käyttökelpoisuuteen taikka vedenotolle haittaa tai vahinkoa vaikuttavia toimenpiteitä.

Lisäksi hankkeen vaikutusalueella on vesilain 2:11 §:n mukaisia suojeltuja vesiluontotyyppisiä. Näiden osalta voidaan tulla tarvitsemaan 11 §:n 2 momentin poikkeamia vesiluontotyyppien suojelusta. Poikkeamisen edellytyksenä on se, että kyseisen vesiluontotyypin suojelutavoitteet eivät huomattavasti vaarannu. On tärkeää huomata, että poikkeamisen harkinta edellyttää tietoa kyseisen vesiluontotyypin määristä ja laadusta alueellisesti, ei siis vain ratahankkeen linjauksen kohdalta.

Luonnonsuojelulain (9/2023) mukaiset poikkeusluvut

Suurten petolintujen pesäpaikkojen osalta arvioinnissa jää epäselväksi, tarkoitetaanko tällä tarkkaan ottaen luonnonsuojelulain määrittelemiä suuria petolintuja (sääksi, kotkat), joiden pesäpuut ovat ympäri vuoden suojelua lain 73 §:n nojalla vai muitakin petolintuja. Muidenkin petolintujen osalta täytyy tunnistaa, että osa lajeista käyttää toistuvasti samaa pesää (kuten kanahaukka), jolloin tulee punnittavaksi luonnonsuojelulain 70 § 3 momentin velvoite pesäpuiden ympärivuotisesta lain suojasta. Lupa- ja valvontavirasto muistuttaa, että luonnonsuojelulain (ja lintudirektiivin) nojalla lintujen suojelusta poikkeamisen edellytykset ovat suppeammat kuin esim. luontodirektiivin ns. tiukasti

suojeltujen lajien kohdalla eikä poikkeusedellytykset tunnista esim. yleistä etua mahdollisuutena poiketa lintuja koskevista suojelumääräyksistä.

Lisäksi hankkeessa on tarvetta arvioida luonnonsuojelulain mukaisen poikkeusluvan tarvetta myös useiden luontodirektiivin liitteen IVa lajien osalta.

6.2 Arvioinnin huomioon ottaminen lupamenettelyssä ja luvassa

Hanketta koskevaan lupahakemukseen on liitettävä arviointiselostus ja tämä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Lupaviranomaisen on varmistettava, että perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa. Hankkeesta vastaava voi tarvittaessa pyytää ennen lupa-asian vireille tuloa yhteysviranomaista esittämään näkemyksensä perustellun päätelmän ajantasaisuudesta. Ajantasaistamisen tarvetta voidaan joutua tarkastelemaan esimerkiksi, jos hanke on muuttunut tai arvioinnista on kulunut pitkä aika.

Lupaviranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen eikä tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja perustellun päätelmän. Lupapäätökseen on sisällytettävä perusteltu päätelmä, ja siinä on asianmukaisesti otettava huomioon arviointiselostusta kuulemisten tulokset. Päätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on otettu huomioon. Lupalaeissa on lisäksi tarkemmat säännökset ympäristövaikutusten arviointimenettelyn huomioon ottamisesta.

7 Perustellun päätelmän toimittaminen ja siitä tiedottaminen

Yhteysviranomainen toimittaa perustellun päätelmän sekä kopiot arviointiselostuksesta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle.

Perusteltu päätelmä toimitetaan tiedoksi hanketta käsitteleville viranomaisille, vaikutusalueen kunnille, maakuntien liitoille ja muille asianomaisille viranomaisille.

Perusteltu päätelmä annetaan tiedoksi julkisella kuulutuksella YVA-lain 23 §:n mukaisesti. Lisäksi perusteltu päätelmä sekä saadut lausunnot ovat nähtävillä ymparisto.fi-palvelussa osoitteessa: ymparisto.fi/itarata-yva.

8 Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisumahdollisuus

Suoritemaksu on **17 200** euroa.

Yhteysviranomaisen perustellusta päätelmästä perittävä maksu on määritelty hankkeen vaatiman työmäärän mukaisesti (24–32 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että perustellusta päätelmästä perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua Lupa- ja valvontavirastosta kuuden kuukauden kuluessa tämän perustellun päätelmän antamispäivästä.

9 Sovelletut säännökset

- Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 19 ja 23 §
- Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 4 §
- Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §
- Valtioneuvoston asetus (794/2024) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullista suoritteista vuonna 2025 2 §

Perustellun päätelmän valmisteluun ovat osallistuneet seuraavat Lupa- ja valvontaviraston asiantuntijat: Susanna Uusi-Kytölä ja Ville Salonen vesiympäristöyksiköstä, Hanna Suominen ja Tapio Aalto luonnonsuojeluyksiköstä, Jenni Nieminen ja Larri Liikonen yhdyskunnat ja infra -yksiköstä, Heini Loikkanen ja Tiina Ahokas vesien- ja merenhoitoyksiköstä sekä Annukka Engström, Reetta Suni, Suvi Karppinen, Eero Manerus, Tuija Mustonen ja Janne Nulpponen alueidenkäyttöyksiköstä.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Niklas Virkkala ja ratkaissut ryhmäpäällikkö Kirsi Lehtinen.

Liitteet

Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus

Jakelu

Lakisääteinen jakelu

Tiedoksi

Lausunnon antajat (sähköisesti)

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

Virkkala Niklas 13.05.2026 15:46

Lehtinen Kirsi 13.05.2026 15:54