

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 luonnonsuojelualueita. 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 kestävän yhdyskuntarakenteen kehittymistä asemien ympäristöissä. Porvoon kaupungin katsoo, että tämä on liian yleisluontoinen maininta, sillä Porvoon asemavaihtoehdoilla on merkittäviä eroja mm. yhdyskuntarakenteen eheyden ja

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 väylillä, 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 hyväksyttyä 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 valokuvasovitteisiin ei ole osoitettu kartoilta niiden sijaintipistettä ja suuntaa, mikä vaikeuttaa merkittävästi radan maisemavaikutusten arvioimista. Selvityksiä kulttuuriympäristöihin ja maisemaan

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 merkittävästi 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

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

tunnelivaihtoehtoa (Puistokadun vaihtoehto P ja Porvoon keskustan vaihtoehto VP3). Osayleiskaava-alueuudistuksen 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 ratalinjaksesta sekä mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa jatkosuunnitteluun.

Porvoon kaupunki