

Lausunto Itärata Oy:n Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Kaupunkikehityslautakunta 10.02.2026 § 16

Valmistelu ja lisätiedot:

Liikennesuunnittelupäällikkö Antti Rahiala,
ympäristösuojelutarkastaja Sanna Tarmi, asemakaavapäällikkö
Emilia Saatsi ja yleiskaavapäällikkö Maija-Riitta Kontio

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

Hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen: Savon ja Karjalan ratoja pitkin Kuopioon, Joensuuhun ja Kainuuseen. Lisäksi tavoitteena on yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. Hanke edistää kestävästä liikkumisesta pääkaupunkiseudulta idän suuntaan ja päinvastoin sekä turvaa osaltaan itäisen Suomen huoltovarmuutta. Valmistuessaan Itärata luo nykyistä nopeamman ja sujuvamman yhteyden itäisestä Suomesta Helsinki–Vantaan lentoasemalle, jolloin se parantaa itäisen Suomen kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta merkittävästi.

Itäradalta on yhteys Lahti–Loviisa -radalle ja Kerava–Nikkilä–Kilpilahti -radalle. Hanke mahdollistaa tavaraliikenteen rataverkolle Kouvolassa, Kerava–Nikkilä -radan kautta pääradan suuntaan sekä Loviisan, Kilpilahden ja Vuosaaren satamien kautta kulkeviin mahdollisiin juna-lauttayhteyksiin. Itäradan tavoitteena on myös luoda edellytykset tavaraliikenneyhteydelle mahdollisen Tallinnan tunnelin suuntaan ilman, että tavarajunat kulkisivat Lentoradan kautta. Itärata on hyväksytty heinäkuussa 2024 laajennettuun Euroopan laajuiseen liikenteen ydinverkkoon (TEN-T eli Trans European Transport Network), joka edistää ihmisten ja tavaroiden kestävästä liikkumisesta jäsenmaasta toiseen mahdollisimman saumattomasti.

Itäradan suunnittelun lähtökohtana toimivat aiemmat Itäradasta laaditut selvitykset, erityisesti tammikuussa 2024 valmistunut Itäradan pääsuuntaselvitys. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana Itäradasta on laadittu alustava yleissuunnitelma, jossa on tarkennettu ratalinjausvaihtoehtojen sijainteja ja ratageometriaa.

Itäradan ympäristövaikutusten arviointiohjelma oli nähtävillä lokamarraskuussa 2024. Porvoon kaupunki antoi ohjelmasta lausunnon (kaupunginhallitus 18.11.2024 §304). Arviointiohjelman ja siitä

saadun yhteysviranomaisen lausunnon perusteella on laadittu arviointiselostus.

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 linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri tarkasteluväleillä on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Linjausvaihtoehdot on suunniteltu siten, että eri vaihtoehdoilta on mahdollista jatkaa muille vaihtoehdoille siirryttäessä tarkasteluväliltä toiselle. Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila–Kerava -välille suunnittelun Lentoradan. Itärataa käyttävät henkilöjunat kulkisivat Lentoradan kautta Pasilaan ja Helsingin päärautatieasemalle. Itärata erkaantuu Lentoradasta tunnelissa.

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).

Itäradan vaihtoehtojen lisäksi on tarkasteltu vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen

rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata (digitaalisen junien kulunvalvonnan uudistus) on toteutunut.

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

Työssä on selvitetty hankkeen merkittävät vaikutukset:

- Väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- Maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- Yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- Luonnonvarojen hyödyntämiseen sekä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Vaikutusten arviointia varten on laadittu luontoselvityksiä, meluselvitys, värinä- ja runkomeluselvitys sekä arkeologinen inventointi. Keskeisimmistä maisemallisista kohteista on laadittu havainnekuvat.

Vaikutusten arvioinnin mukaan Itärata vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2021–2032 (Liikenne 12) tavoitteisiin kansainvälisestä ja alueiden välisestä saavutettavuudesta sekä kestävien liikkumismuotojen edistämisestä. Rata lyhentää kaukojunien matka-aikaa Itä-Suomeen, laajentaa kauko- ja lähijunaliikenteen verkostoa Porvoon suuntaan ja parantaa yhteyksiä Helsinki–Vantaan lentoasemalle. Radan suurimpia liikenteellisiä hyötyjä ovat kaukojunamatkojen nopeutuminen ja Porvoon yhteyksien parantuminen. Pitkämatkaisessa liikenteessä Itärata kasvattaa junamatkojen määrää ja vähentää automatkojen sekä ajoneuvoliikenteestä aiheutuvien päästöjen ja liikenneonnettomuuksien määrää. Uusi raideyhteys pääkaupunkiseudulta Porvooseen ja Kouvolaan vahvistaa kestävä yhdyskuntarakenteen kehittämisedellytyksiä, elinkeinoelämää ja asukkaiden liikkumista nykyisten ja suunniteltujen juna-asemien lähialueella. Hanke tukeekin erityisesti Porvoon kilpailukyvyn parantamista ja kehittymistä elinvoimaisena. Kouvolassa vaikutus on samansuuntainen, mutta todennäköisesti Porvoota pienempi.

Tunneliosuuksilla junaliikenteestä ei arvioida aiheutuvan liikennöinnin aikana haitallisia vaikutuksia ihmisten elinoloihin tai viihtyvyyteen. Runkomelulle altistuvat rakennukset saadaan suojattua vaimennustoimenpitein niin, että ohjearvot eivät ylitä. Myös vaikutukset luonnonympäristöön ovat tunneliosuuksilla huomattavasti maan pinnalla kulkevia vaihtoehtoja pienempiä. Tunnelin rakentamisen päästövaikutukset ovat kuitenkin huomattavia. Rakentamisen

aikana tunneliosuuksilla aiheutuu vaikutuksia rata- ja ajotunneleiden louhinnasta.

Maanpäällisillä rataosuuksilla uudesta ratakäytävästä aiheutuvat välittömät suorat vaikutukset maankäyttöön ja ihmisten elinoloihin ovat paikallisella tasolla pääasiassa kielteisiä ja paikoin merkittäviä. Maan päällä kulkeva ratalinja jakaa asutustihentymiä ja maa- ja metsätalousalueita, luo estevaikutusta ja pidentää paikallisia kulkuyhteyksiä.

Useimpien maanpäällisten vaihtoehtojen varrella on asuinrakennuksia, joissa melun, runkomelun tai tärinän ohjearvotasot ylittyvät. Lisäksi rakennuksia jää hyvin lähelle rautatiealuetta. Ratalinjavaihtoehdosta sekä sen tarkemmasta suunnitelmaratkaisusta riippuen rakennusten lunastaminen voi olla tarpeen. Nikkilän eteläpuolisen vaihtoehdon osalta vaikutukset asutukselle jäävät kuitenkin vähäisiksi.

Kulkuyhteyksiä, melualueelle jäävien kiinteistöjen meluntorjuntaa sekä runkomelu- ja tärinäsuojauksia tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Itäradan varren kiinteistönomistajat sekä melu-, runkomelu- ja tärinäalueelle jäävät asukkaat tulee arviointiselostuksen mukaan erityisesti huomioida jatkosuunnittelussa, tiedotuksessa ja vuorovaikutuksessa.

Merkittävin maisemakuvan muutos tapahtuu valtakunnallisesti arvokkaalla Porvoonjokilaakson viljelymaisema-alueella Kuninkaanportin kautta kulkevassa vaihtoehdossa. Porvoonjokilaaksossa muutos näkyy laajemmalle alueelle ratasillan osalta. Ratasilta voimistaa jonkin verran jo ennestään taajamoitunutta maisemakuvaa sekä visuaalista estevaikutusta jokilaaksossa. Vaikutuksia aiheutuu etenkin kulttuuriympäristön arvoihin. Vaikutuksia voidaan lieventää jatkosuunnittelun siltaratkaisulla.

Maanpäällisillä rataosuuksilla vaikutukset luonnonympäristöön on arvioitu vaihtoehdon mukaan kohtalaisiksi tai suuriksi. Vaikutukset kohdentuvat suojelualueisiin, lajistoon, luonnon arvokohteisiin ja ekologiin yhteyksiin. Lisäksi maanpäällisten osuuksien rakentamisen vuoksi menetetään hiilivarastoja ja -nieluja. Suunnittelun tarkentuessa seuraavassa suunnitteluvaiheessa haitallisia vaikutuksia pyritään pienentämään tai välttämään mahdollisuuksien mukaan. Suunnitteluratkaisuilla on mahdollista esimerkiksi turvata ekologisia yhteyksiä ja ehkäistä elinympäristöihin kohdistuvia haitallisia vaikutuksia.

Itärata Oy on valinnut jatkosuunnitteluun, yleissuunnitelman laadintaan etenevän ratalinjauksen. Valittu linjaus aiheuttaa kokonaisuudessaan vaikutusten arvioinnin mukaan vähiten haittaa ja mahdollistaa eniten hyötyjä. Ratalinjauksen valinnasta päätti Itärata Oy:n hallitus 30.10.2025 ja se esiteltiin hankeyhtiön osakaskouksessa 12.11.2025.

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

Tarkasteluvälillä Backas–Björkdal jatkosuunnitteluun on valittu Kuninkaanportin (vaihtoehto K) ja pistoraitteen linjaus (K+) sekä yksi tunnelilinjaus. Porvoon kaupungilta pyydetään kesään 2026 mennessä näkemys kaupungin kannalta parhaasta tunnelilinjausvaihtoehdosta, joka otettaisiin jatkosuunnitteluun. Tunnelivaihtoehdoista tehdään parhaillaan jatkoselvitystä ja vertailua valinnan pohjaksi. Pituudeltaan tunnelivaihtoehdot ovat yhtä pitkiä. Matka-aikojen erot ovat pieniä, Porvoon keskustan tunneliasemalla saavutetaan nopein yhteys Helsingistä Porvoon keskusta.

Maanpäällisen vaihtoehdon K ja tunnelivaihtoehdon välillä tehtävä linjausvalinta edellyttää lisäselvityksiä, kuten yleissuunnitteluvaiheen mahdollistamia maa- ja kallioperätutkimuksia. Tunnelivaihtoehdoilla on pienemmät haitalliset vaikutukset luontoon ja ihmisiin sekä suuremmat myönteiset vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön.

Tarkasteluvälillä Björkdal–Teuroinen jatkosuunnitteluun on valittu Lapinjärven eteläinen linjaus (vaihtoehto LE). Vaihtoehdolla on vähiten haittavaikutuksia ihmisiin ja se aiheuttaa pienimmät haitat luonnolle. Valittu vaihtoehto mahdollistaa tulevaisuudessa useampia asemapaikkoja (Koskenkylä, Lapinjärvi, Elimäki), tukee itäisen rantaradan linjausta ja mahdollistaa Lahti–Loviisa -radan hyödyntämisen helpoimmin.

Lupa- ja valvontavirasto toimii hankkeessa YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena. Lupa- ja valvontavirasto pyytää Porvoon kaupungilta ja Porvoon kaupungin kaavoitukselta sekä ympäristönsuojelulta lausuntoa Itärata Oy:n ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunnot tulee toimittaa viimeistään 13.3.2026. Kaupunkisuunnittelu, kaupunki-infra ja ympäristönsuojelu ovat valmistelleet yhdessä lausunnon.

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

Lupa- ja valvontaviraston arviointiselostuksesta antama perusteltu päätelmä sekä arviointiselostuksesta annetut lausunnot julkaistaan kahden kuukauden kuluessa nähtävilläolon päättymisestä internetissä osoitteessa ymparisto.fi/itarata-yva.

Liitteet

Lausunto Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Kaupunkikehitysjohtaja

Kaupunkikehityslautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että Porvoon kaupunki antaa Itärata Oy:n ympäristövaikutusten

arviointiselostuksesta liitteen mukaisen lausunnon.

Pykälä tarkastetaan heti.

Päätös

Kaupunkikehityslautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että Porvoon kaupunki antaa Itärata Oy:n ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta liitteen mukaisen lausunnon.

Pykälä tarkastettiin heti.

Talousasiantuntija Riku Muurinen poistui kokouksesta § 16 esittelyn aikana klo 17.21.

Kaupunginhallitus 16.02.2026 § 43
99/11.02.12.00/2026

Kaupunginjohtaja

Kaupunginhallitus päättää antaa liitteenä olevan lausunnon Itärata Oy:n ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Päätös tarkastetaan heti.

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa liitteenä olevan lausunnon Itärata Oy:n ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Fredrick von Scholutz oli estellinen klo 17.17-17.19.

Päätös tarkastettiin heti.