



Aluesuunnittelu / Pasi Kouhia

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

UUDELY/17031/2023

## **Uudenmaan liiton lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Ympäristövaikutusten arviointi perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin (YVA-lakiin). Menettelyssä vertaillaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Hankkeen tavoitteena on löytää arviointimenettelyn pohjalta Itäradalle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita.

Lausunto

### **Maakuntakaavatilanteen kuvaus**

Ratalinjausvaihtoehtojen suhde voimassa oleviin maakuntakaavoihin on esitetty liitteen 2 kartassa.

Itä-Uudenmaan ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavat, joiden alueelle ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat, ovat osa Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuutta, joka sai lainvoiman 13.3.2023. Itärata on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Keravalta Sipoon Talman itäpuolelle ohjeellisena liikennetunnelin linjauksena. Tästä eteenpäin rata jatkuu Porvooseen ohjeellisena pääradan linjauksena. Porvoon ja Koskenkylän välillä Itärata on merkitty pitkällä aikavälillä toteutettavan pääradan ohjeellisella linjauksella, ja Koskenkylän ja Kouvolan välille on puolestaan osoitettu liikenteen pitkän aikavälin yhteystarve.

Uudenmaan alueella on lisäksi voimassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava, joka sisältää tuulivoimaratkaisun, sekä Östersundomin maakuntakaava, jonka alueelle hankkeella ei kuitenkaan ole suoria vaikutuksia.

YVA-ohjelmassa on asianmukaisesti todettu maakuntakaavatilanne ja kuvattu hankkeen suhde maakuntakaavaan, sekä listattu hankealueelle sijoittuvat maakuntakaavamerkinnot. Joitakin yksittäisiä huomioita tuodaan kuitenkin esiin eri teemoja koskien tuonnempana tässä lausunnossa.



## Maankäyttö, alue- ja yhdyskuntarakenne

Maankäyttö, alue- ja yhdyskuntarakenne on kuvattu YVA-ohjelmassa asianmukaisesti. Muutamia pieniä huomioita:

- Voimassa olevien maakuntakaavojen osalta on listattu kaavamerkinnot, joiden alueelle ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat. Kappaleeseen olisi tarpeen lisätä, että kaavamerkintöjen ja merkintäkohtaisten määräysten lisäksi aluetta koskevat maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset.
- Väestön osalta ohjelmassa on kuvattu asukasmääriä kattaen vaikutusalueen kuntien koko alueen. Uusien ratalinjausten suhteesta väestöön antaisi selkeämmän kuvan tarkentaminen hankkeen keskeiseen vaikutusalueeseen (asukasmäärä esimerkiksi noin 1 km etäisyydellä ratalinjauksista).
- Pienenä yksityiskohtana liittyen kappaleeseen 4.2.1 Maakuntakaavoitus: Uudellamaalla on voimassa myös Östersundomin maakuntakaava, mutta mikään ratalinjausvaihtoehdoista ei sijoitu sen alueelle eli se ei ole tämän vaikutusten arvioinnin kannalta relevantti.
- Kappaleessa 6.1 todetaan alue- ja yhdyskuntarakenteen osalta, että Itäradan toteuttamisella *on jopa valtakunnallisia vaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteeseen*. Uudenmaan liitto huomauttaa, että tämä voi olla tässä vaiheessa vasta hypoteesi tai hankkeelle asetettu tavoite, ei johtopäätös, koska vaikutusten arviointia ei ole vielä tehty.

## Liikenne ja liikkuminen

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on liikenteen ja liikkumisen osalta huomioitu monia keskeisiä tekijöitä. Vertailutilanteena on asianmukaisesti käytetty ns. 0+-tilannetta, jossa Itärataa ei rakenneta, mutta nykyisen rataverkon parantamistoimet on huomioitu. Tämä lähtökohta tarjoaa realistisen perustan arvioinnille ja mahdollistaa hankkeen vaikutusten vertailun toteutumattomaan vaihtoehtoon.

Arviointiohjelmassa on oletettu, että Itäradan toteutuessa Lahden oikoradan kautta kulkeva markkinaehtoinen kaukoliikenne siirtyisi käyttämään Itärataa, mikä tarkoittaa, että kaikki Itä-Suomeen suuntautuva kaukojunaliikenne kulkisi tätä uutta reittiä pitkin. Lahtea palvelisivat tällöin ensisijaisesti Z-, O- ja G-junat. Ohjelmassa on myös huomioitu vaikutukset Porvoon ja Lahden liikenteeseen, mikä osoittaa pyrkimystä kattavaan vaikutusten arviointiin.

Liikenteen ja liikkumisen osalta arvioitaviksi on nostettu useita tärkeitä tekijöitä, kuten junaliikenteen saavutettavuusvaikutukset, kulkutapamuutokset, joukkoliikenteen matkustajien matka-aikasuuritteen muutokset sekä matkustaja- ja liikennemäärien ja kulkuvälineiden

liikennesuoritteiden muutokset. Näiden arviointi antaa hyvän pohjan ymmärtää Itäradan vaikutukset matkustamiseen ja liikkumiseen.

YVA-prosessissa tulisi kuitenkin täydentää arviointia seuraavilla näkökohdilla:

Matka-aikahyötyjä on tärkeää arvioida tarkemmin, sillä ne ovat keskeinen peruste suuren infrastruktuurihankkeen hyötyjen tarkastelussa. Tulokset tulisi näkyä esimerkiksi aikamääreillä, jotta eri vaihtoehtojen erot tulisivat selkeästi esille. Arvioinnissa tulee myös selkeästi tuoda esille mitkä toimenpiteet tulee tehdä, että kyseisiin aikahyötyihin päästään. Myös saavutettavuuden muutoksia tulee arvioida riittävän laajasti erityisesti Helsingin metropolialueen näkökulmasta. Esimerkiksi työvoiman saavutettavuuden kannalta on tärkeää tarkastella, Millaisia vaikutuksia Uudellemaalle kohdistuu hankkeen toteutumisen myötä. Esimerkiksi noin 120 000 asukkaan Lahti on merkittävä osa pääkaupunkiseudun työssäkäyntialuetta, ja nopeilla kaukojunilla on tärkeä rooli osana pendelöintiliikennettä. Toisaalta uusi ratayhteys mahdollistaisi pendelöinnin junalla Porvoosta pääkaupunkiseudulle.

Kappaleessa ”Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen” (6.2) todetaan, että ”yhteys Itäradan kautta on huomattavasti oikorataa nopeampi”. Matka-aika-arviot välillä Helsinki-Kouvola on syytä kuvata selkeästi kartalla ja/tai taulukossa.

### **Maisema- ja kulttuuriympäristö**

Maakunnan liiton tehtäväkenttään maiseman ja kulttuuriympäristön osalta sisältyvät valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat alueet ja kohteet on kuvattu arviointiohjelmassa asianmukaisesti.

Kappaleessa 5.2 Vaikutusalue todetaan, että ”Maisemavaikutukset voivat ulottua avoimessa maastossa muutaman kilometrin etäisyydelle”. Koska maisemavaikutus voi visuaalisen vaikutuksen lisäksi muuttaa maiseman luonnetta tai laatua, tulee arvioinnissa ottaa huomioon maisematilat ja niiden luonne riittävän laajana kokonaisuutena.

Kappaleessa 5.4 Vaikutusten merkittävyyden arvioinnin perusteet on kuvassa 5.2 esitetty taulukko, jossa vaikutuksen merkittävyyden arvioinnissa muutokselle annetaan aina joko myönteinen tai kielteinen arvo. Maisemavaikutusten arvioinnissa ei kuitenkaan ole aina mahdollista objektiivisesti tehdä johtopäätöksiä maisemassa tapahtuvan muutoksen positiivisuudesta tai negatiivisuudesta.

### **Melu, ääni ja ilmanlaatu, sekä ihmisiin kohdistuvat vaikutukset**

Mahdolliset melu- ja äänivaikutukset, sekä ihmisiin kohdistuvat vaikutukset on tunnistettu asianmukaisesti ja ohjelma antaa hyvät lähtökohdat niiden arviointiin.

## Ilmastovaikutukset

Itäradan ilmastovaikutusten arviointi on yksi tavoitteiden saavuttamisen kannalta tärkeä arvioinnin osa-alue. Itäradan merkitystä on perusteltu mm. vastaamalla kansallisiin ilmastotavoitteisiin, joten tästä syystä Uudenmaan liitto kannustaa kattavaan ja huolelliseen vaikutusten arviointiin ilmastovaikutusten osalta. On myös tärkeää tunnistaa, miten Itärata vaikuttaa kulkutapajakaumaan ja sitä kautta aiheutuviin päästöihin ja mahdollisiin päästövähennyksiin.

Ohjelmassa esitetty ilmastovaikutusten arvioinnin sisältö vaikuttaa lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaiselta.

## Luontoarvot ja ekologiset verkostot

Kohdassa 4.4.2 Suojelualueverkosto ja muut huomioon otavat kohteet ei tekstissä mainita maakunta- tai kuntakaavojen suojelualuemerkintöjä. Maakuntakaavamerkinnät ovat kuitenkin mukana Luontokarttasarjassa (liite 4) lähteenä ja merkintöjen selityksessä, paitsi että eivät näy itse kartoissa (esimerkiksi Sipoonkorven kansallispuiston pohjoisosien alueella rajaukset eivät täsmää). Karttojen merkintöjen selityksessä on mukana maakuntakaavasta sekä luonnonsuojelualue -niminen merkintä että suojelualue -niminen merkintä. Luonnonsuojelualue-nimisenä merkintää käytetään kuitenkin vain Östersundomin alueen maakuntakaavassa, joten sen ei tarvitse olla mukana näiden ratalinjausten tarkastelussa. Kartat olisi hyvä merkitä tunnuksin, esim. tässä tapauksessa 4A voisi olla liitteen 4 läntisin karttaote.

Suojelualuemerkintöjen lisäksi Uudenmaan liitolta saa paikkatietoaineistoja ekologisista verkostoista ja maakunnallisesti arvokkaista sekä mahdollisesti maakunnallisesti arvokkaista luontokohteista. Uudenmaan liitto auttaa mielellään kaavamerkintöjen ja lähdeaineistojen tulkinnessa.

6.3. kohdassa todetaan, että ”Vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan myös radan erilaisia rakenteita, kuten mahdollisia siltoja ja tunneleita, joiden alueella joitakin kohteita voidaan mahdollisesti säilyttää.” Tarkastelua kannattaa laajentaa sisältämään luontokohteiden lisäksi ekologisten yhteyksien toimivuuden näkökulman. 6.3.4. Ekologinen verkosto - kohdassa on syytä painottaa arvioinnissa myös ilmaston muuttumisen aiheuttamaa lisätarvetta hyvälle ekologiselle kytkeytyvyydelle.

Luontoselvitysten sisällössä on hyvä ottaa huomioon myös mahdolliset potentiaaliset alueet ekologisten kompensatioiden toteuttamiseen luonnonsuojelulain mukaisella tavalla, esimerkiksi luonnonympäristöjen tilan parantamismahdollisuudet. Samoin 5.8 Haitallisten ympäristövaikutusten torjunta ja lieventäminen -kohdassa on hyvä ottaa välttämisen ja lieventämisen lisäksi huomioon mahdollisuudet jäljelle jäävien, luonnolle aiheutuvien haittojen ekologiseen kompensatioon. Lisätietoa esimerkiksi [Luontokato ja Väyläverkot. Väyläviraston julkaisuja 15/2023.](#)

**Lopuksi**

Kokonaisuutena vaikutusten arvioinnin lähtötilanne ja menetelmät on kuvattu asianmukaisesti ja ohjelma antaa hyvät lähtökohdat ympäristöarvioinnin selostusvaiheeseen.

Arviointiohjelmassa on esitetty riittävästi vaihtoehtoja ja ne ovat toistensa kanssa vertailukelpoisia. Ohjelmassa esitettyä arvioinnin laajuutta voidaan pitää lähtökohtaisesti riittävänä arviointiselostuksen laatimiselle.

Uudenmaan liitolla ei ole muuta lausuttavaa arviointiohjelmasta.

Mari Siivola  
aluesuunnittelun vastuualueen johtaja

Jakelu

Uudenmaan ELY-keskus / Kirjaamo  
Uudenmaan liitto / Kirjaamo

Tiedoksi

Itärata Oy