

Lausunto Itäradan YVA-selostuksesta

Maakuntahallitus 30.03.2026

489/06.02.00/2024

Tiivistelmä

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

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

Asian vireilletulo

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

Asian tausta

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

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

2010-luvulla suunnittelua jatkettiin laajemmin valtakunnallisen liikennejärjestelmän näkökulmasta. Liikennevirasto laati vuosina 2011–2012 selvityksiä nopeasta ratayhteydestä Helsingistä itään maakuntakaavoituksen tueksi. Näissä tarkasteluissa arvioitiin useita ratakäytäviä ja niiden toteuttamisedellytyksiä.

Suunnittelutyötä jatkoi myöhemmin Väylävirasto, joka vuosina 2019–2020 tarkasteli Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisvaihtoehtoja ja vertaili useita eri ratakäytäviä. Tarkastelussa olivat muun muassa Porvoon,

Kotkan ja muiden itäisten yhteyssuuntien vaihtoehdot. Samanaikaisesti alueelliset toimijat, kuten maakuntaliitot, laativat omia ratakäytäväselvityksiään maakuntakaavoituksen tueksi. Näiden selvitysten perusteella Lentoradan kautta Porvooseen ja edelleen Kouvolaan kulkeva yhteys alkoi muodostua jatkosuunnittelun kannalta tarkoituksenmukaisimmaksi vaihtoehdoksi.

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

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

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

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

Ehdotus lausunnoksi

Liikennejärjestelmä, liikenne ja liikkuminen

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

Helsingin seudun raideliikennejärjestelmän osalta hankkeen merkittävien potentiaalinen vaikutus liittyy kapasiteetin hallintaan ja rataverkon toimintavarmuuteen. Helsinki–Kerava-rataosuus on valtakunnallisesti keskeinen liikenteellinen pullonkaula, jossa kauko-, lähijuna- ja

tavaraliikenne kilpailevat rajallisesta kapasiteetista. Mikäli kaukoliikenteen junia siirrytään uudelle ratayhteydelle, voi tämä pitkällä aikavälillä mahdollistaa lähijunaliikenteen palvelutason kehittämisen sekä parantaa liikenteen täsmällisyyttä. Samalla vaikutusten toteutuminen on vahvasti sidoksissa Lontoradan toteutumiseen sekä tulevaan liikennöintimalliin, joiden osalta epävarmuuksia on edelleen.

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

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

Seudullisesti tarkasteltuna hankkeen vaikutukset kohdistuvat erityisesti Uudenmaan liikennejärjestelmään sekä Porvoon seudun saavutettavuuteen. Porvoon aseman sijaintivaihtoehtoilla on keskeinen merkitys sekä matkaketjujen toimivuuden että aseman saavutettavuuden kannalta. Porvoon keskustaan sijoittuva asema tukisi erityisesti paikallista saavutettavuutta, sillä asema olisi hyvin saavutettavissa kävellen, pyöräillen ja paikallisella joukkoliikenteellä. Samalla aseman sijoittuminen pääosin maan alle Porvoon ydinkeskustassa rajoittaisi liityntäliikenteen järjestämismahdollisuuksia. Erityisesti liityntäpysäköinnin toteuttaminen keskustaympäristössä olisi tilallisesti haastavaa, mikä voi rajoittaa aseman käyttöä laajemman seudullisen käyttäjäkunnan näkökulmasta.

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

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

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

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

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

Alue- ja yhdyskuntarakenne

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

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

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

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

Yhdyskuntarakenteen kehittämisen osalta maakuntakaavassa osoitetuista tiiviin yhdyskuntarakenteen alueista merkittävimpiä vaikutuksia voi kohdistua Sipoon Nikkilään ja Porvooseen. Muilta osin

ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat Uudellamaalla joko tunneliin tai harvemman asutuksen alueille.

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

Nikkilä on Sipoon merkittävin keskus, joka maakuntakaavassa on osoitettu keskuksena sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä. Nämä ovat maakunnan ensisijaisia yhdyskuntarakenteen kehittämisen alueita, joita koskevat monet tavoitteet, kuten yhdyskuntarakenteen tehostaminen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen, palveluiden saavutettavuus jne. Nikkilä on myös itäisin maakuntakaavan mukaisista niin kutsutun KeNi-radnan maankäytön kehittämisen vyöhykkeistä. Arvioinnissa on tuotu esiin lähijunaliikenteen merkitystä asemaympäristöjen maankäytön kehittämispotentiaalin kannalta. Sen sijaan Sipoon keskeisimmän taajama-alueen halkaisevan nopean kaukoliikenteen radnan rajoittavat vaikutukset ja ristiriidat suhteessa keskuksen maankäytön kehittämistavoitteisiin (ja kaavoihin) jäävät Nikkilän vaihtoehdon (N) osalta vähäiselle huomiolle arvioinnissa. Radan ja siihen liittyvien mahdollisten muiden rakenteiden (melunsuojaus tms.) suhdetta ympäröivään kaupunkirakenteeseen keskeisellä taajama-alueella olisi ollut hyvä myös havainnollistaa esim. leikkauspiirroksen avulla.

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

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

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

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

Ihmisten elinolot ja viihtyvyys

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

Arviointiselostuksessa on selkeästi arvioitu vaikutukset niin rakentamisen kuin käytön aikana, tunnistettu merkittävimmät vaikutukset ja kuvattu haitallisten vaikutusten lieventämiskeinot, sekä arviointiin liittyvät

epävarmuustekijät. Hankkeen vaikutukset syntyvät pääosin radan rakentamisen ja käytön aikana. Kuitenkin jo hankkeen suunnitteluvaiheessa voi syntyä asukkaissa huolia tai epävarmuuksia muutoksista, joita hanke ihmisten elinympäristöön tuo. Linjausvaihtoehdosta riippuen toteuttaminen voi edellyttää rakennusten lunastuksia.

Raideliikenteen melu, värinä ja ilmanlaatuvaikutukset suhteessa nykytilaan ovat suurimmat alueilla, jotka ovat tällä hetkellä hiljaisia ja maaseutumaisia alueita. Toisaalta jo rakennetussa ympäristössä melulle ja värinälle altistuu suuremmat ihmismäärät. Vaikutusten arvioinnin mukaan suurimmat kielteiset meluvaikutukset ovat alueilla, joilla on useita rakennuksia. Tunneliosuuksilla vaikutukset jäävät vähäisemmiksi.

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

Suojelualueet ja luontoarvot

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

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

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

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

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

Ekologinen verkosto

Vaikutukset ekologiseen verkostoon on arvioitu maakunnallisella ja ylimaakunnallisella tarkastelutasolla paikkatietoaineistoihin ja maakuntakaavamerkintöihin perustuen. Arviointiaineisto on kuvattu ja sitä on käytetty asianmukaisesti. Uudenmaan maakuntakaavoissa osoitetut

viherystarvemerkinnot ja Uudenmaan ekologiset verkostot -selvityksen aineisto on huomioitu liitteessä 9.

Vaikutukset on arvioitu kaikkien ratalinjavaihtoehtojen osalta pääosin suuriksi sekä ekologisen verkoston herkkyyden että vaikutuksen suuruuden ja merkittävyyden kannalta. Kielteiset vaikutukset on arvioitu vähäisemmäksi silloin, kun rataosuus sijoittuu pääosin tai kokonaan tunneliin. Pitkät tunnelijaksot ja ratasillat ovat arvioinnin perusteella suositeltavia ekologisen verkoston säilymisen kannalta.

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

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

Uudenmaan liitto pitää arviointia ja sen johtopäätöksiä riittävinä jatkosuunnittelun kannalta.

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen hyödyntäminen

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

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

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

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

huomioidaan hankkeen aiheuttamat pysyvät merkittävät muutokset maa- ja kallioperään, sekä luonnonvarojen hyödyntämiseen.

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

Pohjavedet

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

Maisema ja kulttuuriympäristö

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

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

Sipoon Nikkilä on maakuntakaavassa osoitettu keskuksena ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä. Nämä ovat maakunnan ensisijaisia yhdyskuntarakenteen kehittämisen alueita.

Ratalinjausvaihtoehto N kulkee pinnassa keskusta-alueen poikki. Vaikutusten arviointi jää tältä osin hyvin ohueksi eikä tuo esiin nopean kaukoliikenteen radan suhdetta (ja todennäköisiä ristiriitoja) suhteessa kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan. Havainnemateriaaliin olisi myös ollut hyvä sisällyttää esimerkiksi leikkauspiirustus ja/tai valokuvasovite vaikutusten havainnollistamiseksi.

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

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

Vaikutusten merkittävyys ja vaihtoehtojen vertailu on tyypillisesti vaikeaa yksinkertaistaa taulukkomuotoon, kun kyse on maisemasta ja

kulttuuriympäristöstä moninaisine piirteineen ja arvoineen. Myös subjektiivinen näkemys vaikuttaa arvioon hankkeen aiheuttamien muutosten merkittävyydestä, sillä yksinkertaisia metodeja ja mittareita maisemavaikutusten ja niiden merkittävyyden arvioimiseksi on vaikea määritellä.

Ilmasto

Ratahankkeen kokonaisvaikutus ilmastoon muodostuu kolmesta päätekijästä: 1. Rakentamisen ja kunnossapidon kasvihuonekaasupäästöt. 2. Hiilivarastojen ja -nielujen muutokset. 3. Liikenteen muutoksista syntyvät päästövähennykset.

Rakentamisen päästöt ovat hankkeen merkittävien yksittäinen päästölähde, jotka aiheutuvat pääosin rakennusmateriaalien valmistuksesta. Vaihtoehdot, joissa on pitkiä kalliotunneliosuuksia, aiheuttavat selvästi suurimmat rakentamisen aikaiset päästöt. Hiilivarastojen ja -nielujen menetykset korostuvat vaihtoehdoissa, jotka kulkevat pitkiä matkoja maan päällä metsä- ja maatalousvaltaisilla alueilla. Liikenteen päästövähennyksiä saadaan, kun matkoja siirtyy etenkin henkilöautoilusta raideliikenteeseen.

Hankkeen kokonaispäästöt on havainnollistettu vaikutusluokittain 50 vuoden ajanjaksolla. Laskelman perusteella radan rakentamisen ja kunnossapidon päästöt ovat aina moninkertaiset hiilivarastojen ja -nielujen menetykseen verrattuna. Pidemmällä aikavälillä hiilinielun menetyksen kumulatiivinen vaikutus tosin kasvaa edelleen.

Yksinomaan ilmastopäästöjen hillinnän näkökulmasta tulisi priorisoida vaihtoehtoja, joissa rakentamisen päästöt ovat mahdollisimman alhaiset. Näin voidaan vähentää hankkeen suoria päästöjä nopeasti, mikä on ilmastomuutoksen pysäyttämisen kannalta kriittistä. Tästä syystä on erityisen tärkeää, että arvioinnissa tunnistetut haitallisten vaikutusten lieventämiskeinot rakentamisen päästöjen vähentämiseksi otetaan laajalti käyttöön hankkeen toteuttamisessa. Myös muita keinoja tarvitaan, mutta niiden vaikutus kokonaispäästöihin jäänee pieneksi.

Itäradan arvioidaan vähentävän käytön aikaisia liikenteen päästöjä merkittävästi korvaamalla henkilöautoliikennettä. Liikenteen päästövaikutukset perustuvat oletettuun liikennöintiskenaarioon ja sen pohjalta tehtyyn liikenne-ennusteeseen. Arvioinnissa ei ole kuitenkaan tunnistettu epävarmuustekijänä henkilöautokannan päästökehitystä, joka on riippuvainen muun muassa autokannan uudistumisen nopeudesta ja vaihtoehtoisten polttoaineiden tarjonnasta.

Yhteenveto

Yhteenveto Uudenmaan liiton lausunnon keskeisistä viesteistä osayleiskaavan jatkovalmistelua varten:

- Itärata-hanke on liikennejärjestelmän kannalta merkittävä hanke, jolla voi olla vaikutuksia valtakunnalliseen raideliikenneverkkoon, alueelliseen saavutettavuuteen sekä Uudenmaan liikennejärjestelmän toimivuuteen.
- YVA-selostus antaa pääosin kattavan kuvan hankkeen vaikutuksista, mutta erityisesti liikennejärjestelmävaikutusten tarkastelua olisi perusteltua syventää jatkosuunnittelussa.
- Porvoon asemaratkaisulla on keskeinen merkitys sekä paikallisen että seudullisen saavutettavuuden sekä maankäytön kehittämismahdollisuuksien kannalta.

- Arvioinnissa tulisi tarkentaa hankkeen roolia suhteessa Lontorataan ja Itä-Suomen jatkoyhteyksiin, jotta hankkeen kokonaisvaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ovat selkeämmin hahmotettavissa.
- Luontovaikutusten tarkastelussa tulisi huomioida maakuntakaavatyössä tunnistetut maakunnallisesti arvokkaat luontokohteet sekä selkeyttää luontoselvitysten rajauksia ja aineistoja.
- Rakentamisen ilmastovaikutukset ovat merkittävät, minkä vuoksi hankkeen jatkosuunnittelussa on tärkeää kiinnittää erityistä huomiota rakentamisen päästöjen vähentämiseen ja haitallisten vaikutusten lieventämiseen.
- Hankkeen jatkosuunnittelussa on keskeistä varmistaa, että ratahankkeen ratkaisut tukevat kestäväää liikennejärjestelmää sekä maakuntakaavan tavoitteiden mukaista alue- ja yhdyskuntarakennetta.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon,
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Pasi Kouhia

Täytäntöönpano:

Päätösote: Lupa- ja valvontavirasto