

Itärata Oy:n Itärata-hanke, ympäristövaikutusten arviointiohjelma

KH 18.11.2024 § 353
200/11.00.02/2024

Valmistelija

Kaupunginjohtaja Tomas Björkroth, kaupunkisuunnitteluosaston päällikkö
Marko Luukkonen, ympäristöpäällikkö Heidi Lyytikäinen

Kuulutus YVA-ohjelmasta

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on ilmoittanut kuulutuksella 14.10.2024 Itärata Oy:n Itäratahanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman vireilläolosta (laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä; YVA-laki 252/2017). Arviointiohjelma ja kuulutus ovat nähtävillä 14.10.2024–22.11.2024, jona aikana siitä voi esittää mielipiteitä ja antaa lausuntoja kirjallisesti toimittamalla ne Uudenmaan ELY-keskukseen viimeistään 22.11.2024. Viitteeksi UUDELY/17031/2023.

Itäratahankkeen tavoite

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.

Itäradan sijainti ja tarkoitus

Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata on tarkoitus suunnitella siten, että se mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Yleissuunnitelma Itäradan ratalinjauksesta

YVA-menettelyn aikana Itäradasta laaditaan alustava yleissuunnitelma. Suunnittelun lähtökohtana on tammikuussa 2024 valmistunut Itäradan pääsuuntaselvitys. Alustavassa yleissuunnitelmassa tarkennetaan pääsuuntaselvityksen ratalinjausvaihtoehtoja: lisäksi voidaan tutkia myös uusia ratalinjausvaihtoehtoja. Ratalinjausten, tunneleiden ja niiden suuaukkojen sekä siltojen sijainteja tarkastellaan radan alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana. Tavoitteena on, että alustava yleissuunnitelma valmistuu helmikuussa 2025.

Radan linjausvaihtoehdot YVA-menettelyssä

Hankkeen linjausvaihtoehdot YVA-menettelyssä: YVA-menettelyssä arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta: Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP) ja Keravan eteläinen vaihtoehto (KE). Paippistentien ja Backaksen välillä tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta: Anttilan kylän vaihtoehto (AK), Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP) ja Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE). Lisäksi Lentoradan ja Backaksen välillä tarkastellaan Nikkilän kautta kulkevaa linjausvaihtoehtoa (N). Backaksen itäpuolella Porvoossa tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta sekä yhtä alavaihtoehtoa: Kuninkaanportin linjausvaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman (asemavaihtoehto A) toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle. Lisäksi tarkastellaan alavaihtoehtoa K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman yhteyteen toteutettaisiin lähiliikenteen asema (asemavaihtoehto A+). Puistokadun linjausvaihtoehto P, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto B) toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän ja Hornhattulantien yhteyteen. Vanhan Porvoon linjausvaihtoehto VP, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto C) toteuttamisen Porvoon keskustaan, Vanhan Porvoon läheisyyteen. Porvoon itäosassa sijaitsevan Venjärven ja Korian (Kouvola) välisellä osuudella tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta: Myrskylän vaihtoehto (M), Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP) ja Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE). 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. Osuudet ja niille sijoittuvat linjausvaihtoehdot on esitetty tarkemmin ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa.

YVA-menettely

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.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on suunnitelma siitä, mitä vaikutuksia arvioidaan ja miten arviointi toteutetaan. Se on suunnitelma arvioinnin kulusta, sen menetelmistä ja vuorovaikutuksesta menettelyn aikana.

Itäradan *linjausvaihtoehdot* on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtojen *vaikutusten arvioinnin* keskeisenä tavoitteena on tunnistaa hankkeen vaihtoehtojen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset. Työssä selvitetään hankkeen merkittävät vaikutukset: 1) väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen, 2) maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen, 3) yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön, 4) luonnonvarojen hyödyntämiseen, 5) sekä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin. Vaikutusten arviointia varten laaditaan luontoselvityksiä, meluselvitys, tärinä- ja runko-meluselvitys sekä arkeologinen inventointi. Keskeisimmistä maisemallisista kohteista aiotaan laatia havainnekuvat.

Varsinainen vaikutusten arviointityö tehdään YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella vuoden 2025

kuluessa. Arvioinnin tulokset kootaan YVA-selostukseen. YVA-selostuksen valmistuttua yhteysviranomaisen antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän, jolla tarkoitetaan yhteysviranomaisen tekemää perusteltua johtopäätöstä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. YVA-menettelyn päättymisen jälkeen Itäratayhtiö tekee päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta alkuvuodesta 2026.

LOVIISAN KAUPUNGIN LAUSUNTO ITÄRADAN ARVIOINTIOHJELMASTA

Kaavoitustilanteesta ja suunnittelussa huomioitavista lähtökohdista:

Itäratahankkeen suunnittelualueella ei ole voimassa oikeusvaikutteista yleiskaavaa tai asemakaavaa. Koskenkylän alueella yksi linjausvaihtoehto rajautuu Koskenkylän yleiskaavaan. Loviisan kaupungin kaavoitusohjelmassa on Koskenkylän ja Liljendalin taajamien yleiskaavan päivittäminen ja laatiminen. Kaupunki on varautunut käynnistämään kaavoituksen nopealla aikataululla, mikäli ratalinjauksen tai sen lähialueen kaavoitusta on syytä tarkastella rinta rinnan Itäradan suunnittelun kanssa.

Lapinjärven (LP ja LE) ratalinjavaihtoehdot halkovat Loviisassa kolme pohjavesialuetta, joista yksi on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue ja kaksi vedenhankintaan soveltuvia pohjavesialueita. Näiden lisäksi Myrskylän ratalinjavaihtoehto (M) halkoo Myrskylän kunnan alueella vedenhankintaa varten tärkeän pohjavesialueen. Näiden ratalinjavaihtoehtojen tuntumassa on käytössä olevia vedenottamoita, joiden seudullinen merkitys vedenhankinnalle on erittäin suuri. YVA-ohjelman mukaan hankkeen pohjavesivaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona. Yhdyskunnan vedenhankintaa varten tärkeillä pohjavesialueilla, joissa linjaus sijaitsee lähellä vedenottamoita, on kuitenkin harkittava vaikutusten arviointia mallinnuksen avulla.

Linjausvaihtoehdoista: Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on esitetty useita vaihtoehtoisia ratalinjauksia ja niiden alavaihtoehtoja. Loviisan kaupungin alueelle on rataosuudelle Venjärvi–Koria merkitty kaksi päävaihtoehtoa. Päävaihtoehdoista itäisempi eli Lapinjärvi eteläinen ja -pohjoinen sijoittuvat Koskenkylän taajaman pohjoispuolelle ja Liljendalin kirkonkylän itä- ja länsipuolelle. Läntinen linjaus eli Myrskylän vaihtoehto sivuaa lyhyellä matkalla Loviisan länsiosan maaseutualuetta. Myrskylän linjausvaihtoehto sijoittuu suurelta osin metsäiseen ympäristöön, mutta Lapinjärven vaihtoehdot sen sijaan pääosin asutulle maaseudulle sivuten myös kahta Loviisan taajamaa.

Arvioitavana on kaksi selkeästi toisistaan poikkeavaa vaihtoehtoista linjausta. Linjausvaihtoehdoissa voidaan todeta olevan kolme selkeää puutetta:

- 1) Lähiliikennejunayhteyden mahdollistaminen tulee suunnitella vähintään siten, että liikennöinti olisi mahdollista tarvittaessa ulottaa vähintään Koskenkylän alueelle. Koskenkylän seisake tulisi suunnitella ja arvioida osana Lapinjärven linjausvaihtoehtoja.
- 2) Itäradan lisäksi mahdollinen Rantaradan toteutuminen tulevaisuudessa tulee ottaa huomioon. Uudenmaan maakuntakaavassa olevan ns. Rantaradan ohjeellinen merkintä on syytä tavalla tai toisella huomioida Itäradan ratalinjausta suunniteltaessa.
- 3) Porvoon lähiliikenneaseman sijoitteluun liittyvissä vaihtoehdoissa tulisi huomioida Itä-Uuttamaata palveleva

liityntäpysäköintimahdollisuus, pysäköinnin ja aseman saavutettavuus päätieverkolta sekä lähijunaliikenteen jatkamismahdollisuus Porvoosta itään päin.

Ratahankkeen vaikutuksista: Riippumatta siitä linjataanko lopulta rata Myrskylän vai Lapinjärven kautta, on radalla ja sen liikennöinnin aloittamisella suurella todennäköisyydellä merkittäviä vaikutuksia Loviisan kaupungille ja kaupunkilaisten elämään.

Itäradasta aiheutuvat muut kuin konkreettisesti rataympäristössä näkyvät vaikutukset näkyisivät pitkänmatkan bussiliikenteen toimintaedellytysten heikkenemisenä valtateilla 6 ja 7.

Itäratahankkeessa ja sen YVA-ohjelmaraportissa ja sen taustalla olevissa suunnitelmissa ja selvityksissä on keskitytty lähinnä Porvoon paikallisjunayhteyden sekä asemajärjestelyiden tekniseen suunnitteluun unohtaen tyystin hankkeen vaikutukset Itä-Uudenmaan julkiselle bussiliikenteelle ja koko alueen liikennejärjestelmälle. Ratahanketta ja suunniteltua paikallisjunaliikennettä tulisi arvioida laajempaan kuin yhtä kaupunkia koskevana teknisenä kysymyksenä. Oletettavaa on, että paikallisjunan myötä merkittävä osa julkisen bussiliikenteen käyttäjistä Porvoossa valitsisi jatkossa kulkuvälineekseen Helsingin suunnalla bussin sijasta junan, jolloin bussiliikenteen piiristä poistuisi iso osa maksavista asiakkaista. Muutoksella olisi oletettavasti selkeä negatiivinen vaikutus Itä-Uudenmaan ja Helsingin seudun väliseen markkinaehtoiseen bussiliikenteeseen. Porvoon seudun asiakasmäärien vähenemisen vaikutukset näkyisivät suurella todennäköisyydellä bussiliikenteen vuorojen harvenemisena valtateilla 7 ja 6 sekä samanaikaisesti lippujen hintojen kallistumisena. Paikallisjunayhteyden suunnittelua Porvoon ja Keravan välille ei voida tehdä irrallaan muista liikennemuodoista ja alueen liikennejärjestelmästä. Itäratahankkeen selvitysten, suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin kohteeksi tulee ottaa paikallisjunahankkeen vaikutusalueen liikennejärjestelmä eli paikallisjuna, bussi- ja henkilöautoliikenne sekä niiden kytkeytyminen toisiinsa. Asia kytkeytyy vahvasti linjausvaihtoehtojen yhteydessä esitettäviin ja selvitettäviin Porvoon aseman sijaintivaihtoehtoihin, aseman liityntäpysäköintimahdollisuuksiin ja aseman saavutettavuuteen sekä siihen, että Porvoon asema tulisi suunnitella niin, että paikallisjunaliikennettä on mahdollista tarvittaessa jatkaa luontevasti Porvoosta itään aina Koskenkylään saakka. Tällä hetkellä selvityksiä ei ole juurikaan tehty tai asia on kuitattu hyvin kevyesti.

Koskenkylän seisakkeen saavutettavuusalueella (30 min automatkan päässä pääosin idän suuntaan) asuu 19 920 henkilöä (Cursor, 2024).

Loviisan kaupungin näkökulmasta Itärata pitäisi suunnitella siitä lähtökohdasta, että se parantaa myös Itä-Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen liikenneyhteyksiä kokonaisuutena. Ilman mahdollisuutta nousta junaan tai junasta alueella, tämä tavoite ei toteudu. Tästä syystä mahdollisuudet syöttöliikenteeseen ja vaikutukset seutuliikenteeseen olisi tutkittava tarkkaan. Erityisesti pitäisi tätä pitäisi tehdä suhteessa seudulliseen linja-autoliikenteen kehittämiseen ja suhteessa maakuntakaavaan merkittyyn Rantarataan, joka toteutuessaan parantaisi Itä-Uudenmaan ja Kymenlaakson liikenneverkkoa merkittävästi.

Niin Loviisan kaupungin maankäytön suunnittelun, kuin yksittäisten maanomistajien näkökulmasta olisi lisäksi tärkeä päättää Itäradan linjausvaihtoehdosta mahdollisimman pian, jotta radan aluevaraukset voitaisiin huomioida aluekehityksessä. Linjauksesta päätettäessä olisi

kuitenkin otettava huomioon yllä kirjatut huomiot seudulliseen liikenteeseen.

Liite nro 3.

Esittelijä	Kaupunginjohtaja Tomas Björkroth
Ehdotus	Kaupunginhallitus päättää lausua Itäradan YVA-ohjelmasta edellä esitetyn mukaan. Pykälä tarkastetaan välittömästi.
Käsittely	Otto Andersson poistui kokouksesta ennen asian käsittelyn aloittamista klo 15.31. Stefan Thesslund ilmoitti esteellisyydestä (peruste: intressijäävi) ja poistui kokoustilasta asian käsittelyn ajaksi klo 15.31–16.21. Hanna Hurtta ilmoitti esteellisyydestä (peruste: yleislausekejäävi) ja poistui kokoustilasta asian käsittelyn ajaksi klo 15.38- 16.21. Jäsen Lotte-Marie Stenman teki seuraavan ehdotuksen: Kaupunginhallitus edellyttää lausunnon tarkentamista seuraavan evästyksen pohjalta: • Lausunnossa tulee korostaa sitä, että kaupungin ensisijainen tahtotila on Itäisen rantaradan toteuttaminen. • Kaupunki kannattaa lähijunaliikenteen toteutumista Porvooseen, mahdollisuudella tulevaisuudessa jatkaa raidetta Loviisaan. • Itäradan linjauksista, jotka kulkevat Loviisan läpi, kaupunki pitää ensisijaisena vaihtoehtona linjausta LP sisältäen seisakkeen Loviisan kaupungin alueella. Kaupunginhallitus delegoi oikeuden hyväksyä lopullinen lausunto kaupunginhallituksen puheenjohtajistolle. Kerstin Häggblom kannatti Lotte-Marie Stenmanin ehdotusta. Pidettiin tauko klo 16.06–16.11. Suoritettiin äänestys: Pohjaehdotus: JAA: 2 ääntä (Meri Lohenoja, Satu Hämäläinen) Lotte-Marie Stenmanin ehdotus: EI 6 ääntä (Lotte-Marie Stenman, Mia Heijnsbroek-Wirén, Kerstin Häggblom, Thomas Rosenberg, Juha Karvonen, Kari Hagfors) Lotte-Marie Stenmanin ehdotus voitti äänestyksen. Selvennöksenä todettiin, että kaupunginjohtaja laatii äänestyksessä voittaneen ehdotuksen pohjalta erillisen lausuntoasiakirjan, jonka kaupunginhallituksen puheenjohtajisto hyväksyy. Lausunto tuodaan tiedoksi kaupunginhallituksen seuraavaan kokoukseen.
Päätös	Kaupunginhallitus päätti erillisen lausuntoasiakirjan laatimisesta kaupunginhallituksen päättämän evästyksen pohjalta. Lausunnon laatii kaupunginjohtaja ja sen hyväksyy kaupunginhallituksen puheenjohtajisto.

Lausunto tuodaan tiedoksi kaupunginhallitukselle sen seuraavaan kokoukseen.

Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Otto Andersson palasi kokoukseen klo 16.21.