

09.03.2026

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy**Lupa- ja valvontavirasto**

kirjaamo@lvv.fi

Viite

Lausuntopyyntönnö 13.1.2026

LVV-U/20947/2026

Lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

YVA-menettelyssä arvioidaan Itäradan vaihtoehtoja lainsäädännön tarkoittamalla tavalla (laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017) ja se tuottaa tietoa päätöksenteon tueksi sekä auttaa löytämään hankkeelle toteuttamiskelpoisen ratkaisun, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita.

Hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen turvaten osaltaan itäisen Suomen huoltovarmuutta sekä yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin.

Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri tarkasteluväleillä on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Ratayhteyden kokonaispituus on Kouvolaan asti vaihtoehtoista riippuen enimmillään 118 kilometriä.

Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila–Kerava-välille suunnittelun Lentoradan. Itärataa käyttävät henkilöjunat kulkisivat Lentoradan kautta Pasilaan ja Helsingin päärautatieasemalle. Itärata erkaantuu tunnelissa Lentoradasta.

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).

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.

Jatkosuunnitteluun on valittu Nikkilän eteläpuolinen linjaus (vaihtoehto NE). Vaihtoehto on pituudeltaan ja matka-ajaltaan lyhin, ja sillä on vähiten vaikutuksia ihmisiin sekä luontoon.

09.03.2026

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

Materiaali löytyy osoitteesta <https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/itarata-vantaa-tuusula-kerava-sipoo-porvoo-loviisa-myrskylä-lapinjärvi-kouvola> .

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Lausunnossaan HSL käsittelee liikennöintiä Porvooseen asti, jolloin voidaan arvioida lähiliikenteen kokonaisuutta.

Liikennejärjestelmä

Itäradan suunnittelukokonaisuutta sivuaa osaltaan Kerava–Nikkilä-henkilöliikenteen liikennöintisuunnitelman päivittäminen, joka alkoi HSL:n vetämänä yhdessä Keravan, Sipoon ja Väyläviraston kanssa keväällä 2025. Työ jatkuu edelleen, jotta laadittavien selvitysten johdosta voidaan aloittaa myöhemmin ratasuunnitelman laatiminen. Nikkilän vaihtoehdossa (N) Itärata käyttäisi Kerava–Nikkilän-rataosuutta.

Itäradan tavoitevuotena liikenne-ennusteessa on vuosi 2040. Hanke ei ennusteen mukaan käytännössä lisää Helsingin työssäkäyntialueen joukkoliikennematkojen määrää. Kasvua olisi vain linjausvaihtoehdosta riippuen 0,01–0,04 prosenttia vuodessa. Henkilöautomatkojen kokonaismäärä vaihtelisi -0,01–0,01 prosentin välillä.

HSL pitää ympäristövaikutusten arviointiselostusta pääosin kattavasti ja laadukkaasti laadittuna.

Raideinfra

Kerava–Nikkilä-radan kehittäminen henkilöliikenteelle on MAL 2023-suunnitelman toimenpide. Välillä Lentorata–Porvoon Backas on Itäradalla tutkittu viittä eri ratalinjausvaihtoehtoa, mutta näistä vain yksi vaihtoehto kulkee Sipoon Nikkilän kautta. Tämä linjausvaihtoehto mahdollistaisi suoran lähijunayhteyden Nikkilästä Helsinkiin ja Porvooseen, mutta ei pysähdyksiä muilla KENI-radan asemilla (Talma ja Ahjo). Kerava–Nikkilä-ratahankkeessa oletuksena ja kannattavan liikennöinnin edellytyksenä on ollut yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja maankäytön lisääminen koko ratakäytävässä eikä pelkästään Nikkilän alueella. Pelkkä Nikkilän pysähdys ei myöskään mahdollista Nikkilä–Kerava bussiliikenteen vähentämistä.

Mikäli Nikkilän kautta kulkeva vaihtoehto on jatkosuunnittelussa edelleen yksi tutkittavista vaihtoehdoista, on tärkeää selvittää, onko Porvoon ja Kerava–Nikkilä-lähiliikenteen liikennöinti mahdollista yhteisellä linjaosuudella

09.03.2026

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

samanaikaisesti siten, että kummankaan liikennöinti ei aiheuta kohtuutonta haittaa toisen linjan liikennöinnille.

Itärata Oy on ehdottanut, että jatkosuunnitteluun valitaan Nikkilän eteläpuolinen linjausvaihtoehto, joka ei mahdollista junien pysähtymistä Keravan ja Nikkilän välillä. Tällöin Helsinki–Porvoo-lähijunaliikenteen ainoaksi väliasemaksi jää käytännössä vain Lentoasema. Valittu linjaus ei estä Kerava–Nikkilä-radon henkilöliikenteen käynnistämistä, mutta kahden samansuuntaisen ja rinnakkaisen lähijunayhteyden kehittäminen ei ole kovin perusteltua talousnäkökulmasta.

Porvoossa jatkosuunnitteluun on tunnelivaihtoehdon lisäksi valittu Kuninkaanportin ja keskustan pistoraitteen linjaus. HSL pitää saavutettavuuden kannalta hyvänä asiana, että jälkimmäiseen vaihtoehtoon on lisätty Porvoon keskustaan suuntautuva pistoraide, koska Kuninkaanportin asema on sen verran etäällä keskustasta.

Selvityksessä on myös nostettu esille mahdollisuus rakentaa Keravalle maanalainen asema tietyissä linjausvaihtoehdoissa. Selvityksen mukaan Keravan maanalainen asema vahvistaisi Keravan liikenteellistä ja aluerakenteellista asemaa ja todennäköisesti lisäisi sen houkuttelevuutta hyvää saavutettavuutta edellyttävien työpaikkojen sijaintina.

Lentoradan uusi linjaus mahdollistaa kuitenkin Keravalla pysähtyvien lähijunien ajamisen Lentoradan kautta, joten uusi maanalainen asema ei toisi juurikaan lisähyötyjä Keravalle ja lisäksi se olisi erittäin kallis toteuttaa. Koska kaukojunat eivät pysähdy Keravalla, niin käytännössä maanalaisesta asemasta hyötyisivät vain Porvoon suunnan matkustajat, jotka joko jäisivät Keravalle tai jatkaisivat Keravalta lähijunalla pohjoisen suuntaan tai Savio–Koivukylä-välille. Oletettavasti näitä matkustajia on kuitenkin todella vähän, joten Keravan maanalaisen aseman hyödyt jäisivät hyvin vähäisiksi.

Lippuyhteistyö ja liikennöinti

Matkustusvaikutusten arvioinnissa on huomioitava, että markkinaehtoisien kaukoliikenteen ja julkisena ostoliikenteen järjestettävän lähijunaliikenteen välillä ei voida tehdä lippuyhteistyötä, joka mahdollistaisi subventoitujen lippujen kelpoisuuden kaukojunissa. Arvioinnissa käytetty oletus, että Porvoon lähijunaliikenteen liput Helsingin suuntaan ovat edullisempia kuin kaukoliikenteen liput, on realistinen; samoin sen ennustettu seuraus, että pääosa Porvoon matkakysynnästä suuntautuisi lähijuniin.

Kuitenkin pelkästään Porvoo–Lentoasema–Helsinki-yhteyttä palvelevan lähijunan kysyntä jäisi hyvin pieneksi ja subventoitava alijäämä huomattavan suureksi verrattuna nykyisiin Helsingin seudun lähijunalinjoihin. Lisäksi Lentoradan lähijunaliikenteen järjestämiseen ja lippujen kelpoisuuteen liittyy

09.03.2026

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

huomattavaa epävarmuutta suhteessa markkinaehtoisen liikenteen tarjontaan ja lippujen hinnoitteluun.

Oletus Lahden oikoradan lähijunaliikenteen merkittävästä lisäämisestä korvaamaan poistuvaa kaukoliikennettä on myös ristiriidassa valtion nykyisten linjausten kanssa. Valtion järjestämän kilpailutettavan henkilöjunaliikenteen suunnitelmiin ei sisälly mitään tavoitetta tai varautumista ostoliikenteen tarjonnan huomattavaan kasvattamiseen ja sen rahoittamiseen. Arvioinnissa oletettu lähijunaliikenne sekä Porvoon että Lahden–Kouvolaan suunnilla johtaisi huomattavasti nykyistä suurempaan alijäämään. Lisärahoitustarve olisi luultavasti yli 10 miljoonan euron suuruusluokkaa vuosittain.

Uuden matkustuksen ja lipputulosten vähäisyyden lisäksi on huomioitava, että liikennöinnin kustannustaso voi nousta arvioinnissa käytettyä nykyliikenteen tasoa selvästi korkeammaksi kahdesta syystä. Itäradan vaikutusaikana Sm4-junat on jouduttu jo korvaamaan uudella junakalustolla, mikä kasvattaa kaluston pääomakustannuksia oleellisesti. Ratamaksun taso sekä Lontoradalla että Itäradalla voi nousta kuusinkertaiseksi tai sitäkin korkeammaksi, kun lakimuutos on mahdollistanut uusille ratahankkeille käyttömaksujen korottamisen investointikustannusten kattamiseksi. Korkea ratamaksu heikentäisi sekä markkinaehtoisen että julkisen junaliikenteen kannattavuutta, tarjontaa ja kilpailukykyä verrattuna arvioinnin oletuksiin.

HSL:n arvio valtakunnallisten liikennevaikutusten osalta on, että osa markkinaehtoisen kaukojunaliikenteen vuoroista tulisi todennäköisesti kulkemaan edelleen Lahden kautta. Kaikkien kaukojunien pysähtymistä Porvoossa ei voi myöskään pitää varmana, koska markkinaehtoisen junaliikenteen pysähtymiskäyttäytyminen määräytyy yksinomaan kaupallisin perustein. Erityisesti 300 km/h nopeustason radalla voisi käydä niin, ettei matka-aikaa pidentävää pysähdystä kannattaisi tehdä, kun matkustuskysyntä Porvoossa on vähäistä. Toisaalta Porvoossa pysähtyminen huomioiden rataa ei todennäköisesti kannata välillä Helsinki–Porvoon mitoittaa 300 km/h nopeustasolle, koska maksiminopeutta voitaisiin hyödyntää vain muutaman kilometrin matkalla.

HSL suosittelee selvittämään Itäradan rakentamista kustannustehokkaampana toimenpiteenä Savon ja Karjalan ratojen nopeustason nostamista, joilla todennäköisesti saataisiin sama vaikutus kaukojunien matka-aikoihin. Tällöin Porvoon suunnan mahdollista lähijunayhteyttä voitaisiin lähteä kehittämään esimerkiksi KENI-radalla jatkeena, jolloin välttyttäisiin kahdelta rinnakkaiselta lähijunalinjalta ja liikennöinnin tarpeettomalta tehottomuudelta.

Lisätietoja lausunnosta antaa suunnitteluinsinööri Janne Markkula, lipuista sekä liikennöinnistä kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo ja jatkosuunnittelussa mukana on liikennesuunnittelija Mikko Mukula.

09.03.2026

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
Vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 12.3.2026.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.