



Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot tulee toimittaa kuulutuksessa ilmoitettuna aikana, viimeistään 22.11.2024.

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 mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

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.

Itäradan YVA-menettelyssä tarkastellaan useita linjausvaihtoehtoja eri rataosuuksilla:

- **Lentoradan ja Paippistentien välillä:** Keravan pohjoinen ja eteläinen linjaus.
- **Paippistentien ja Backaksen välillä:** Anttilan kylän, Sähköaseman pohjoinen ja Sähköaseman eteläinen linjaukset.
- **Lentoradan ja Backaksen välillä:** Nikkilän kautta kulkeva linjaus.
- **Backaksen itäpuolella Porvoossa:** Kuninkaanportin, Puistokadun ja Vanhan Porvoon linjaukset, joissa asemavaihtoehtoja maanpäälliselle, tunneliasemalle ja lähiliikenneasemalle.
- **Porvoon itäosasta Korialle:** Myrskylän, Lapinjärven pohjoinen ja eteläinen linjaukset.

Ympäristövaikutuksia arvioidaan myös vertailuvaihtoehdossa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta, mutta nykyinen rataverkko parannetaan hyväksytyillä hankkeilla, ja Lentorata sekä digirata oletetaan rakennetuiksi.



Linjausvaihtoehtojen tarkemmat kuvaukset on esitetty YVA-ohjelmassa.

Asian on valmistellut edunvalvontajohtaja Antti Kalliomaa.

Päätös

Itäradan YVA-ohjelma ei huomioi vaikutuksia työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon tai aluetalouteen – myös vaihtoehtoiskustannukset arvioitava

Päijät-Hämeen liitto pitää tarpeellisena hankkeen ympäristövaikutusten laajaa arviointia. Uuden ratayhteyden rinnalla on esitetty YVA-menettelyn edellyttämä nykyiseen rataverkkoon perustuva 0+ -vaihtoehto. Tämä realistinen vertailukohta mahdollistaa hankkeen vaikutusten arvioinnin myös tilanteessa, jossa nykyisiä rataosuuksia kehitetään ilman uuden ratayhteyden rakentamista. Vaihtoehto 0+ tuo arvokkaan näkökulman päätöksentekoon ja tarjoaa kustannustehokkaan vertailupohjan muiden vaihtoehtojen tarkastelulle. Vaihtoehdosta 0+ tulee kuvata vastaavat nykytilanteen lähtötiedot kuin tarkasteltavista Itäradan linjausvaihtoehtoista. Ilman vastaavia eri teemojen lähtötietoja YVA-menettelyn edellyttämä eri vaihtoehtojen tasapuolinen vertailu ei ole mahdollista.

On hyvä, että YVA-ohjelmassa on tunnistettu Helsinki-Riihimäki välille päätetyt parannustoimet. Lisäksi olisi syytä tunnistaa tehdyt selvitykset ja suunnitelmat, kuten Väyläviraston sekä Uudenmaan ja Päijät-Hämeen liittojen laatima kahta lisäraidetta koskeva Kerava-Lahti-Kouvola aluevaraus selvitys.

Vaikutukset työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon ja aluetalouteen

Väyläviraston selvityksessä 15/2019 nostettiin esiin, että Itäradan myötä matka-ajan pidentyminen ja junatarjonnan väheneminen voivat heikentää työmarkkinoita Päijät-Hämeessä. Lisäksi saavutettavuuden heikkeneminen voi alentaa kiinteistöjen arvoa. Selvityksen mukaan saavutettavuuden muutos heikentäisi Päijät-Hämeen aluetaloutta pitkällä aikavälillä.

Itäradalla on laajoja vaikutuksia, jotka ulottuvat myös radan välittömän vaikutuspiirin ulkopuolelle. YVA-ohjelmassa ei ole



Maakuntajohtaja

19.11.2024

§ 56/2024

kuitenkaan erikseen arvioitu ratalinjausten vaikutuksia työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon tai aluetalouteen koko radan vaikutusalueella. Tämä puute on merkittävä, sillä vaikutukset voivat olla kauaskantoisia ja erityisen merkittäviä Päijät-Hämeen osalta. YVA-ohjelmaa tulee täydentää työmarkkinoiden, kiinteistöarvojen ja aluetalouden kattavalla arvioinnilla, jotta hankkeen kaikki olennaiset vaikutukset tulisivat näkyviksi.

Vaihtoehtoiskustannusten ja hyötykustannus-suhteiden arviointi

Niukkenevien resurssien maailmassa tulisi arvioida mahdollisimman laajasti myös Itäradan toteuttamisen vaihtoehtoiskustannukset sekä eri vaihtoehtojen hyötykustannussuhteet.

Itäradan arvioidut kustannukset, 1,5–3,0 miljardia euroa, ovat huomattavan suuret suhteessa hankkeen tuottamiin matka-aikasäästöihin. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa ei ole kestävää sitoa näin suuria varoja hankkeeseen, joka ei tue laajasti aluetalouden ja ympäristön positiivista kehitystä. Lisäksi näillä varoilla voitaisiin mahdollisesti saavuttaa laajempia positiivisia ympäristö- ja hyvinvointivaikutuksia kehittämällä olemassa olevia rataosuuksia, parantamalla ympäristöystävällisiä kulkuyhteyksiä ja tukemalla kestävää liikennettä koko Suomessa.

Lisäksi osana YVA-ohjelmaa tulee arvioida vähintään se, miten nykyistä rataa parantamalla saadaan vastaavat hyödyt kuin Itäradalla. Esimerkiksi Väyläviraston julkaisussa 15/2019 Itä-Suomeen suuntautuvista ratalinjauksista todettiin, että Lahti-Heinola-Mikkeli-rata on H/K-suhteeltaan parempi kuin YVA-menettelyssä tarkasteltavana oleva Porvoo-Kouvola-yhteys. Lisäksi Väyläviraston julkaisussa 15/2020 todettiin, että Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisessä nykyisen radan parantaminen on H/K-suhteeltaan paras vaihtoehto. Molemmat selvitykset on mainittu hankkeen taustoissa, mutta YVA-ohjelmassa ei kuitenkaan ole tuotu esiin näitä H/K-arvioita ja muita mainituissa selvityksissä esitettyjä hankkeiden vertailutietoja.

Niina Pautola-Mol
Maakuntajohtaja



Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.



Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.