



Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Lupa- ja valvontavirasto pyytää lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA). Ympäristövaikutusten arviointiselostus liitteineen on nähtävillä sähköisesti ympäristöhallinnon verkkosivuilla suomeksi osoitteessa ymparisto.fi/itarata-yva. Lupa- ja valvontavirasto toimii YVA-menettelyssä yhteysviranomaisena. Lausuntoa pyydetään 13.3.2026 mennessä osoitteeseen kirjaamo@lvv.fi tai postitse osoitteeseen Lupa- ja valvontavirasto, PL 20, 13035 LVV. Lausunnossa pyydetään viittaamaan diaarinumeroon LVV-U/20947/2026.

Itärata on Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulassa/Vantaalla ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola -rataan. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Tuusula, Vantaa, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi ja Kouvola.

YVA-selostuksessa käsitellään useita linjausvaihtoehtoja. Ratayhteyden kokonaispituus on vaihtoehdoista riippuen enimmillään 118 kilometriä. Ympäristövaikutuksia arvioidaan myös vertailuvaihtoehdossa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta, mutta nykyinen rataverkko parannetaan hyväksytyillä hankkeilla, ja Lentorata sekä digirata oletetaan rakennetuiksi. Lentoradan rakentaminen on edellytys Itäradan toteutumiselle. Linjausvaihtoehtojen tarkemmat kuvaukset on esitetty YVA-ohjelmassa.

Asian on valmistellut erityisasiantuntija Petra Isotalo, p. 044 371 9467.

Päätös

Päijät-Hämeen liitto antaa lausunnon Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, vaikka ratahanke ei sijoitu Päijät Hämeen alueelle. Toteutuessaan hanke vaikuttaa merkittävästi Päijät-Hämeen saavutettavuuteen, raideliikenneyhteyksiin ja kilpailukykyyn. Päijät-Hämeen liitto näkee, että YVA selostus ei anna riittävää kuvaa hankkeen kokonaisvaikutuksista ja vaikutuksista Päijät-Hämeessä, eikä



Vt. maakuntajohtaja

13.03.2026

§ 14/2026

vaikutuksia ei ole arvioitu tasapuolisesti radan koko vaikutusalueella.

Päijät-Hämeen liitto on antanut vuonna 2024 lausunnon Itäradan YVA-ohjelmasta. Lausunnossa on kannatettu 0+ vertailuvaihtoehdon arviointia ja nostettu esiin vertailuvaihtoehtoon liittyvien selvitysten tarkastelun merkitys sekä vaihtoehtokustannusten arvioinnin tärkeys. Lausunnossa on todettu, että Itäradan arvioidut kustannukset ovat huomattavan suuret suhteessa hankkeen tuottamiin matka-aikasäästöihin.

Vaihtoehdon 0+ arviointia täydennettävä

Keskeinen puute YVA selostuksessa on vertailuvaihtoehdon 0+ käsittely. Selostuksessa ei ole esitetty vertailuvaihtoehdolle vastaavan taseisia lähtötietoja, vaikutusarvioita eikä liikenteellisiä tarkasteluja kuin Itäradan linjausvaihtoehdoille. Tämä estää vaihtoehtojen tasapuolisen vertailun.

Väylävirasto sekä Uudenmaan ja Päijät-Hämeen liitot ovat laatineet vuonna 2022 Kerava-Lahti-Kouvola aluevaraus selvityksen uuden raideparin sijoittamisesta nykyisen radan yhteyteen. Lisäksi Päijät-Hämeen liitto sekä Lahden ja Heinolan kaupungit ovat laatineet selvityksen idän suunnan raideyhteyksistä (2022), jossa käsitellään myös Lahden oikoradan nopeudennoston mahdollisuuksia pitkällä aikavälillä.

Arviointiselostuksessa on tuotu esille, että vertailuvaihtoehdon 0+ toteutuessa, Lahden aluerakenteellinen asema säilyisi ennallaan. Vertailuvaihtoehdon 0+ oletuksena on kuitenkin ollut Lentoradan toteutuminen, joka lyhentäisi Lahden ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisen matka-ajan kaukoliikenteellä alle 40 minuuttiin nykyisestä 55–66 minuutista. Nykyinen vaihdollinen yhteys muuttuisi kaukoliikenteellä vaihdottomaksi, ja matka-aika lentoasemalle lyhentyisi kolmanneksella. Matka-ajan lyhentymisellä on merkittävät aluerakenteelliset vaikutukset Lahden alueelle, jotka on syytä tunnistaa.

Rataverkon kehittämisen kokonaiskuva huomioitava

Itäradan vaikutukset ulottuvat laajalle. Päijät-Hämeen liitto pyytää huomioimaan Itäradan vaikutusten ja kannattavuuden arvioinnissa rataverkon kokonaiskuvan ja muut kehittämishankkeet. Tähän liittyy oleellisesti Savon oikorata



Vt. maakuntajohtaja

13.03.2026

§ 14/2026

välillä Lahti-Heinola-Mikkeli, joka sisältyy Väyläviraston pitkän aikavälin näkemykseen siitä, miten maankäytössä tulee varautua pitkällä aikavälillä rataverkon kehittämiseen (ks. liite 1). Savon oikoradan ajantasaisuusselvityksessä (Väylävirasto 2025; luonnos) esitetty oikoradan kustannusarvio on noin 1,4 miljardia euroa ja matka-aikasäästö 40 minuuttia. Oikorata tukeutuu Lahden ja Heinolan välillä nykyiseen rataa, jonka peruskorjauksesta ja kehittämistarpeista Väylävirasto laatii parhaillaan selvitystä.

Päijät-Hämeen liitto painottaa edelleen tarvetta arvioida, miten nykyisiä ratoja parantamalla saataisiin vastaavat hyödyt kuin Itäradalla. Väyläviraston julkaisussa 15/2020 todetaan, että Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisessä nykyisen radan parantaminen on H/K-suhteeltaan paras vaihtoehto. Lisäksi Väyläviraston selvityksessä 15/2019 todetaan, että Lahti-Heinola-Mikkeli-rata on H/K-suhteeltaan parempi kuin Itärata-hankkeessa suunniteltu Porvoo-Kouvola-yhteys. Niukkenevien resurssien maailmassa tulisi arvioida mahdollisimman laajasti myös Itäradan toteuttamisen vaihtoehtoiskustannukset.

Savon oikoradan toteutuessa se toisi noin 40 minuutin matka-aikasäästön Savon radalle esimerkiksi Mikkeliin ja Kuopioon. Tällöin myös kaukojunayhteys Lahden ja Pieksämäen kautta Jyväskylään olisi yhtä nopea kuin nykyinen yhteys Tampereen kautta.

Kaukojunien siirtyessä Lahden oikoradalta Itäradalle myös yhteydet Itä-Suomesta Kouvolan ja Riihimäen kautta Länsi-Suomeen heikentyvät. Riihimäelle vuonna 2017 valmistunut kolmioraide mahdollistaa vaihdottoman henkilöliikenteen Itä- ja Länsi-Suomen välillä Lahden ja Riihimäen kautta.

Itäradan liikenneselvityksen (2023) mukaan valtakunnallisten joukkoliikennematkojen määrä kasvaa 23 800 matkalla vuodessa suhteessa vertailuvaihtoehtoon, jossa Itärataa ei toteuteta. Tämä tarkoittaa Suomen rataverkolle siis keskimäärin noin 65 matkaa vuorokaudessa lisää. Rautateiden henkilöliikenteessä tehtiin vuonna 2024 noin 84,6 miljoonaa matkaa.

Kielteisiä vaikutuksia Päijät-Hämeessä

Itärata-hankkeen yhtenä tavoitteena on yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin.



Vt. maakuntajohtaja

13.03.2026

§ 14/2026

Samaan aikaan uhkana on nopean kaukojunaliikenteen lakkaaminen yhdeltä Suomen suurimmilta kaupunkiseuduilta. Lahden seudun väestömäärä on lähes 3,5-kertainen verrattuna Porvoon seudun asukasmäärään.

Euroopan laajuudessa liikenneverkossa (TEN-T) Kerava–Lahti–Kouvola raideyhteys on osa Euroopan laajuista liikenteen ydinverkkoa sekä tavaraliikenteen että henkilöliikenteen osalta. Lisäksi Lahti on yksi Suomen seitsemästä kaupunkisolmukohdasta yhdessä Helsingin, Turun, Tampereen, Oulun, Kuopion ja Jyväskylän kanssa. Kaikki TEN-T-verkon mukaiset kaupunkisolmukohdat ovat myös MAL-kaupunkiseutuja. Nopean junayhteyden poistuminen heikentäisi Lahden seudun ja koko Päijät-Hämeen elinvoimaa, liikkumismahdollisuuksia sekä kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta.

Kielteisiä vaikutuksia Helsingin seudulla

Lahti on osa Helsingin työssäkäyntialuetta, johon raideliikenteen palvelutason lasku myös vaikuttaisi, kuten esimerkiksi Uudenmaan liitto on todennut YVA-ohjelmasta antamassa lausunnossaan. Arviointiselostuksessa ei ole lainkaan arvioitu sitä, että nopeiden junayhteyksien poistuminen Lahden ja Helsingin seudun väliltä lisäisi henkilöautoliikenteen määrää ja tieliikenteen päästöjä.

Itäradan liikenneselvityksessä on todettu, että Helsingin seudun työssäkäyntialueen sisäisten joukkoliikennematkojen määrä pienenee 102 500 matkalla ja henkilöautomatkoja tehdään 59 100 matkaa enemmän, kun Lahden pendelöinnissä osa matkustajista siirtyy kaukojunista henkilöautoon palvelutason heikentyessä. Asia on tärkeä tunnistaa myös osana ympäristövaikutusten arviointia.

Yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden arviointi

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana on laadittu Itäradan alustavaa yleissuunnitelmaa ja hankearviointia. Traficom on julkaissut kuulutuksen ratelain (110/2007) mukaisen Itärata Oy:n yleissuunnitelman aloittamisesta 9.3.2026. Päivitettyä kustannusarviota ei kuitenkaan ole esitetty osana YVA-selostusta, vaan edellinen 1,6–3,0 miljardin euron kustannusarvio on esitetty yli kaksi vuotta sitten tammikuussa 2024. Tämä vaikeuttaa radan vaikutusten arviointia suhteessa yhteiskuntataloudelliseen



VIRANHALTIJAPÄÄTÖS

Vt. maakuntajohtaja

13.03.2026

§ 14/2026

kannattavuuteen ja vaihtoehtokustannuksiin ja heikentää suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin läpinäkyvyyttä ja legitimizeettiä.

Juha Hertsi
Vt. maakuntajohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.



Vt. maakuntajohtaja

13.03.2026

§ 14/2026

Muutoksenhakukielto

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