

Itärata Oy, Itärata, Tuusula, Kerava, YVA-selostus, lausunto Lupa- ja valvontavirastolle

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta 17.02.2026 § 18
69/11.00.02/2026

Valmistelija Ikonen Ekaterina, etunimi.sukunimi@tuusula.fi

Esittelijä ympäristökeskuksen johtaja Sjöblom Leena

Lausuntopyyntö Lupa- ja valvontavirasto pyysi lausuntoja ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, joka koskee Itärata Oy:n Itärata-hanketta. YVA-selostus liitteineen, kuulutus ja lausuntopyyntö löytyvät internetistä osoitteesta www.ymparisto.fi/itarata-yva. Lausuntojen määräaika on 13.3.2026. Lausunnot tulee toimittaa osoitteeseen kirjaamo@lvv.fi tai postitse osoitteeseen Lupa- ja valvontavirasto, PL 20, 13035 LVV.

Lausuntopyyntöä koskeva toiminta

Itärata on Keravalta 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. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan kokonaispituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

Hankkeen vaihtoehdot

YVA-menettelyssä arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri tarkasteluväleillä on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtoja ja tarkasteluvälejä on tarkennettu ja osittain suunniteltu uudelleen sen jälkeen, kun YVA-ohjelma oli nähtävillä vuonna 2024.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen toimialuetta koskee Lentoradan ja Porvoon Backaksen linjausväli.

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)

Vertailuvaihtoehto 0+: 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.

Päätösehdotus

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta päättää antaa seuraavan lausunnon:

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnan lausunto

Pohjavedet

Linjausvaihtoehtoilla AK, SP, SE ja N on vaikutuksia Tuusulan alueen pohjavesialueisiin, vaihtoehdolla NE ei ole. Selostuksen lopussa todetaan, että Itärata Oy on valinnut jatkosuunnitteluun linjauksen, joka välillä Lentorata-Backas kulkee vaihtoehton NE mukaisesti. Mätäkiven ja Vähä-Muorin pohjavesialueiden suojelun kannalta kyseinen vaihtoehto on paras. Näin ollen Itäradasta ei aiheutuisi lisävaikutuksia Mätäkiven pohjavesialueelle Lentoradan lisäksi, eikä ratalinjaus kulkisi lainkaan Vähä-Muorin pohjavesialueella.

YVA-ohjelmavaiheessa Itäradan mahdollistavan Lentoradan linjaus jatkui nyt esitettyä pidemmälle, jolloin ohjelmavaiheessa Itärata ei itsessään ulottunut Tuusulassa Mätäkiven 1-luokan pohjavesialueelle. Itäradan erkaantuminen Lentoradasta on kuitenkin suunniteltu uudelleen keväällä 2025, ja nyt selostusvaiheessa Itäradan linjausvaihtoehtona onkin Itäradan erkaneminen Lentoradan tunnelista omaan tunneliinsa juuri Mätäkiven pohjavesialueen kohdalla vaihtoehtojen AK, SP, SE ja N osalta. Vaihtoehton NE osalta erkaneminen tapahtuisi vasta Mätäkiven pohjavesialueen jälkeen.

YVA-selostuksessa todetaan, että tunneli kulkisi Mätäkiven pohjavesialueella noin 1 000 metrin matkalla, lisäksi alueelle on suunniteltu yksi kuilu. Epäselväksi jää, onko kyseessä sama kuilu, joka on esitetty Lentoradan linjauksessa. Selostuksen mukaan tunnelin ja kuilun rakentaminen voivat aiheuttaa Mätäkiven pohjavesialueella pohjaveden pinnankorkeuden paikallista alenemista sekä muutoksia virtausolosuhteissa. Pohjaveden pinnan alenema voi vaikuttaa alueen suojapumppaukseen, jolla voi olla vaikutuksia haitta-aineiden kulkeutumiseen lähinnä kalliopohjaveden osalta. Kuilurakenne voi aiheuttaa vaikutuksia sekä kallio- että maapohjaveteen.

Vaihtoehtojen AK, SP, SE ja N ratalinjaus kulkee pohjoiseen suuntautuvan tunnelin osalta Vähä-Muorin pohjavesialueen halki, ja etelään suuntautuva tunneli sijoittuu pohjavesialueen länsireunalle. Vähä-Muorin pohjavesialue sijaitsee kallioperän heikkousvyöhykkeellä, jolloin pohjavettä voi kerääntyä laajalta alueelta ja esiintyä merkittävästi myös kalliopohjavetenä. Tunnelin louhinta voi paikallisesti muuttaa pohjaveden virtausreittejä tai aiheuttaa merkittävää tilapäistä painetason laskua kalliopohjavedessä. Selostuksen mukaan mahdolliset haitalliset vaikutukset ovat kuitenkin hallittavissa tiivistystoimenpiteillä, eikä haitallisia pohjavesivaikutuksia arvioida aiheutuvan. Rakentamisella saattaa olla vaikutusta alueella sijaitseviin yksityisiin talousvesikaivoihin.

Vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa Mätäkiven ja Vähä-Muorin pohjavesialueille sijoittuvien vaihtoehtojen AK, SP, SE ja N vaikutusten merkittävyys on arvioitu kohtalaiseksi kielteiseksi. Selostuksessa kuitenkin

todetaan, että Mätäksen pohjavesialueen osalta on mahdollista, että Lontoradan ja Itäradan yhteisvaikutuksen myötä vaikutuksen merkittävyys on nyt arvioitua suurempi. Tämä on erittäin huolestuttavaa ja tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon kyseisten vaihtoehtojen osalta.

Vaikutusten arviointi on tehty asiantuntija-arviointina perustuen olemassa oleviin tietoihin. Selostuksessa on kuitenkin tunnistettu, että jatkosuunnittelun yhteydessä tehdään mahdollisesti mm. pohjaveden virtausmallinnuksia, kallioperän vedenjohtavuuden tutkimuksia ja kaivokartoituksia. Riittävät tutkimukset ovat erittäin tärkeitä, jotta pohjaveteen kohdistuvat haitalliset vaikutukset pystytään minimoimaan.

Mätäksen pohjavesialueen osalta selostuksessa ei ole tuotu esille pohjavesialueelle vuonna 2017 laadittua suojelusuunnitelmaa. Vähä-Muurin pohjavesialueen suojelusuunnitelma on laadittu vuonna 2024, ei vuonna 2022.

Luonto

Itäradan linjaukset AK, SP, SE ja N kulkevat tunnelissa Tuusulan Harminsuo-Harminkallio-Matkoissuo –luonnonsuojelualueen alta. Tämä yksityinen suojelualue sijaitsee Vähä-Muurin pohjavesialueen yhteydessä, ja on hyvin mahdollista, että alueen suot ovat pohjavesivaikutteisia. Mahdollinen pohjavesivaikutteisuus on todettu myös Matkoissuolta vuonna 2024 laaditussa luontoselvityksessä ja hoito- ja käyttösuunnitelmassa (FCG). Näin ollen suojelualueen alta kulkevilla ratalinjauksilla voi olla haitallinen vaikutus suojelualueen vesitalouteen. NE-linjaus ei puolestaan kulje kyseisen suojelualueen alta.

Selkeyden vuoksi kehoitamme Liitteen 16A-16E Suojelu- ja Natura-alueet – vaikutukset –taulukossa selkeästi erottamaan Sipoossa sijaitsevan Skogsbackan suojelualueen Tuusulassa sijaitsevasta Harminsuo – Harminkallio – Matkoissuo -suojelualueesta, ja siihen Keravan puolella liittyvästä Matkoissuon suojelualueesta.

Vaihtoehtojen NE osalta jää epäselväksi, onko Keravan kaakkoisosan metsien ja Koukkusuon poikki kulkevan linjauksen osalta tehty maastotarkasteluja mahdollisiin lähteisiin liittyen. Kyseessä ei ole pohjavesialue, mutta lähdekohteet jäävät karttatarkasteluissa helposti tunnistamatta, ja lähteisyyden tai sen puuttumisen voi varmistaa ainoastaan maastossa.

Keravan ja Tuusulan osalta luontoarvoja ei ole selvitetty mahdollisten kuilurakennusten ja tunnelin suuaukkojen alueilta. Jatkotyönä tulee selvittää mahdolliset arvokkaat luontokohteet ja hankkeen vaikutukset niihin myös pienialaisemmissa rakentamisen alle jäävissä kohteissa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tiedoksi

Lupa- ja valvontavirasto/ kirjaamo
Niklas Virkkala, Lupa- ja valvontavirasto