

Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

Kunnanhallitus 18.11.2024 § 270
106/11.00.02/2022

Valmistelija

Kunnanjohtaja: Jarkko Salonen, puh. 040 726 2990, jarkko.salonen@iitti.fi

Uudenmaan ELY pyytää litin kunnalta lausuntoa Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. YVA-arviointiohjelma on nähtävillä aikavälillä 14.10.2024-18.11.2024 lausuntojen määräajan ollessa 22.11.2024. Hankkeen yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskus, ja yhteysviranomaisen arvioinnista antama lausunto julkaistaan kuukauden kuluessa nähtävillä oloajan päättymisestä.

Hankkeen kuvaus

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.

Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Mahdollinen ratalinjaus ei ulotu litin kunnan alueelle, mutta kulkee niin lähellä kunnan rajaa, että lausuntoa on erikseen pyydetty litiltä.

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.

YVA-menettely

Itäradan YVA-menettely käsittää ympäristövaikutusten arvioinnin Itäradasta. Ympäristövaikutusten arviointi perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin (YVA-laki). Menettelyssä vertaillaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Hankkeen tavoitteena on löytää arviointimenettelyn pohjalta Itäradalle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, jossa on sovittu yhteen erilaisia tarpeita.

YVA-menettelyn aloittamista varten on laadittu nyt lausuttavan oleva YVA-arviointiohjelma, joka on suunnitelma arvioinnin kulusta, sen menetelmistä ja vuorovaikutuksesta menettelyn aikana. Varsinainen vaikutusten arviointityö tehdään YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella. Arvioinnin tulokset kootaan edelleen YVA-selostukseen.

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. Tavoitteeksi on ilmoitettu, että alustava yleissuunnitelma valmistuu helmikuussa 2025.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus asetetaan tavoitteellisen aikataulun mukaan nähtäville loppusyksystä 2025. YVA-menettelyn päätyttyä hankkeesta vastaava voi tehdä valinnan jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Tämän jälkeen suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen yleissuunnitelman ja myöhemmin ratasuunnitelman laatimisella. Suunnittelussa otetaan huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä YVA-arviointiohjelmasta ja sen ajantasaisuus.

litin kunnan lausunto

litin kunta pitää tarpeellisena 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 linjausvaihtoehdoista. Ilman vastaavia eri teemojen lähtötietoja 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. Liitti-Kouvola rataosuudella näiden vaikutuksien voidaan odottaa olevan ilmeisiä ja vaikuttavan erityisesti litin kuntakeskuksen Kausalan saavutettavuuteen työmatkaliikenteen osalta. Lisäksi saavutettavuuden heikkeneminen voi alentaa kiinteistöjen arvoa.

Selvityksen mukaan saavutettavuuden muutos heikentäisi Päijät-Hämeen aluetaloutta pitkällä aikavälillä. Päijät-Hämeen ja erityisesti maakunnan keskustaupungin Lahden viime vuosien positiivinen kehitys huomioon ottaen on perusteltua olettaa, että Itäradan negatiiviset vaikutukset ovat nyt ja tulevaisuudessa vieläkin merkittävämmät. Lisäksi on oletettavaa, että negatiiviset vaikutukset heijastuvat Päijät-Hämeen lisäksi myös Etelä-Savoon.

Itäradalla on laajoja vaikutuksia, jotka ulottuvat myös radan välittömän vaikutuspiiriin ulkopuolelle. YVA-ohjelmassa ei ole 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, 1,5–3,6 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.

Esittelijä	Kunnanjohtaja Jarkko Salonen
Päätösehdotus	Kunnanhallitus päättää antaa esittelytekstistä ilmenevän lausunnon Itäradan YVA-ohjelmasta.
Päätös	Kunnanhallitus hyväksyi kunnanjohtajan ehdotuksen yksimielisesti.