

**Kouvolan kaupungin lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta
ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

8235/11.01.00.03/2024

Tekninen lautakunta 05.03.2026 § 50

Valmistelija: johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 6452,
jani.arponen(at)kouvola.fi

Yhteenveto

Itäradan hankesuunnittelu on edennyt ympäristövaikutusten arviointiin (niin sanottu YVA-prosessi), ja tämän arvioinnin tulokset on esitetty lausuttavana olevassa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Arviointiselostuksen perusteella voidaan todeta, että arviointi on toteutettu pääosin asiantuntevasti, eri selvitysten ja vaikutusten arviointien tulokset huomioiden. Jatkosuunnitteluun jää vielä tiettyjen seikkojen (esimerkiksi uudet liikennepaikat ja niiden vaikutus, vaikutukset luonnon- ja kulttuuriympäristöön) osalta selvittävää sekä täydennettävää, mikä kuuluu myös luontevasti osaksi tarkempaa ratahankkeen suunnittelua. Ratahankkeen suunnittelun riskienhallintaa ja esimerkiksi erilaisten yhteiskunnallisten ja geopoliittisten tekijöiden vaikutuksia ja riskejä radan suunnitteluun ja mahdolliseen toteutukseen liittyen tulisi tarkastella vielä enemmän. Jatkosuunnittelussa tulee myös huomioida erityisesti kaavatilanteen muutokset kussakin kunnassa ja alueilla sekä aktiivinen vuoropuhelu ja osallisten sekä sidosryhmien osallistaminen hankkeeseen. Arviointiselostuksessa esitetty Lapinjärven eteläisen ratalinjausvaihtoehdon vieminen jatkosuunnitteluun on Kouvolan kaupungin näkemyksen mukaan paras esitetyistä linjausvaihtoehdoista, ja näin ollen kannatettava ratkaisu.

**Asian valmistelun tausta, päätösvallan perusteet ja
kuntastrategian mukainen peruste valmistelulle**

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.

Itäradan suunnittelua varten perustetun hankeyhtiö Itärata Oy:n tarkoituksena on johtaa Itäradan suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Hankeyhtiön osakkaina ovat Suomen valtio (51 %) sekä 24 kuntaa ja kaupunkia, joista yhtenä Kouvolan kaupunki. Hankeyhtiö on laatinut ympäristövaikutusten arviointiselostuksen ja selostukseen liittyvät suunnitelmat ja selvitykset. Itärata-hankkeesta vastaavana viranomaistahona toimii Lupa- ja valvontavirasto (LVV), joka toimii myös hankkeesta vastaavana yhteysviranomaisena. Arviointiselostus ja kuulutukset ovat julkisesti nähtävillä ajalla 13.1.2026-13.3.2026. Arviointiselostuksen julkinen vireillä olo perustuu lakiin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-laki 252/2017). Arviointiselostus liitteineen on Lupa- ja valvontaviraston verkkosivuilla <https://lvv.fi/ajankohtaista/kuulutukset-ja-yleistiedoksiannot> sekä Kouvolan kaupungintalon infossa. Lisäksi arviointiselostuksesta on järjestetty avoin yleisötilaisuus Kouvolatalolla 28.1.2026.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely perustuu ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (YVA-lakiin). Menettelyssä vertaillaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Hankkeen tavoitteena on löytää arviointimenettelyn pohjalta Itäradalle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa (YVA-ohjelma) esitettiin aiemmin suunnitelma arvioinnin kulusta, sen menetelmistä ja vuorovaikutuksesta menettelyn aikana. Nyt lausuttavan olevassa arviointiselostuksessa on esitetty arvio hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä tuotu esiin haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteitä. Haitallisten vaikutusten lieventäminen ja ehkäiseminen ovat kiinteä osa hankkeen suunnittelua.

Kouvolan kaupungin 1.1.2025 voimaan tulleen hallintosäännön 26 §:n mukaan tekninen lautakunta järjestää tekniset palvelut ja siinä tarkoituksessa huolehtii muun muassa rakentamislain, alueidenkäyttölain, lain rakennetun ympäristön tietojärjestelmistä, rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain, ratalain, raideliikennelain, kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain, vesilain, kiinteistönmuodostamislain, kiinteistörekisterilain, lunastuslain, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain, yksityistielain, tieliikennelain, vesiliikennelain, paikkatietoinfrastruktuurista annetun lain, ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain mukaan kunnalle kuuluvista tehtävistä lukuun ottamatta muille toimielimille säädettyjä tai määrättyjä tehtäviä.

Kouvolan kaupunkistrategiassa 2025–2029 on mainittu painopisteinä muun muassa yritykset sekä elinvoiman lisääminen. Elinvoiman lisäämisessä avainasemassa ovat liikenneyhteydet ja kaupungin saavutettavuus. Erikseen strategiassa on mainittu myös kaupungin hyvä sijainti ja yhteydet sekä asema logistiikkakaupunkina. Kaikissa näissä strategian mukaisten seikkojen vahvistamisessa Itärata-

hankkeen edistämisellä on merkittävä rooli. Kaupungin pitkän aikavälin strategisen kehittämistyön kannalta merkittävät uudet liikenneyhteydet luovat mahdollisuuksia elinvoiman lisäämiseen.

Joukkoliikenneyhteyksiin panostaminen rakentaa osaltaan strategian mukaisesti kestäväää ja resurssiviisasta ympäristöä.

Kouvolan kaupungin lausunto Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Kouvolan kaupunki kiittää lausuntomahdollisuudesta Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta ja toteaa seuraavaa: ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on käsitelty seuraavat seikat:

- Hankkeen kuvaus
- Hankevaihtoehdot
- Ympäristövaikutusten arviointimenettely ja osallistuminen
- Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat
- Liikennejärjestelmä, liikenne ja liikkuminen
- Alue- ja yhdyskuntarakenne sekä maankäyttö
- Melu
- Tärinä ja runkomelu
- Ilmanlaatu
- Suojelualueet ja muut arvokkaat luontokohteet
- Huomionarvoinen lajisto
- Ekologinen verkosto
- Kokonaisvaikutukset luonnonympäristöön
- Pintavedet
- Pohjavedet
- Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarat
- Maisema ja kulttuuriympäristö
- Ihmisten elinolot, viihtyvyys ja terveys
- Ilmasto
- Muut vaikutukset
- Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa
- Riskien hallinta
- Keskeiset vaikutukset, vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset
- Itärata Oy:n esitys jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta
- Jatkosuunnittelu ja vastuulliset arvioijat

Hankevaihtoehdot on arvioitu suurissa infrastruktuurihankkeissa yleisesti käytettyyn tapaan vertaillen tilannetta hankkeen toteutuessa tilanteeseen, jossa hanketta ei toteuteta. Lisäksi hankevaihtoehdoissa on arvioitavat Itäradan eri linjausvaihtoehdot siten, että eri tarkasteluväleillä on tietty määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtoja ja tarkasteluvälejä on tarkennettu ja osittain suunniteltu uudelleen sen jälkeen, kun YVA-ohjelma oli nähtävillä vuonna 2024. Nyt nähtävillä olevassa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on

Kouvolan kaupungin alueella tarkasteltu kolmea vaihtoehtoista linjausta Porvoon Björkdalista Kouvolan Teuroisiin. Nämä vaihtoehdot ovat Myrskylän vaihtoehto (M), Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE) ja Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP). Kouvolan Teuroisten ja Korian (liittymiskohta Lahti-Kouvola-rataan) välille on tarkasteltu vain yhtä linjausta (TK). Ympäristövaikutusten arviointiprosessin myötä edellä mainituista kolmesta linjausvaihtoehdosta jatkosuunnitteluun esitetään Lapinjärven eteläistä vaihtoehtoa (LE).

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtina on myös käytetty olemassa olevia suunnitelmia ja selvityksiä sekä eri kuntien ja maakuntien kaava- ja muita aineistoja sekä strategioita. Lähtöaineistoissa olisi ollut hyvä mainita myös Kouvolan uusi kaupunkistrategia 2025–2029, jossa kaupungin kehittämisen painopisteinä mainitaan muun muassa yritysten toimintaedellytysten lisääminen sekä saavutettavuuden ja kaupungin logistisen aseman vahvistaminen. Nämä edellä mainitut tekijät ovat myös olennaisia Itärata-hankkeen tavoitteita. Muutamat lähtöaineistona käytetyt tiedot ovat myös päivittyneet, ja esimerkiksi VT 6:n Korian läntinen tiehanke on valmistunut vuoden 2025 puolella.

Kouvolan kaupunki toteaa, että hankkeessa käytetty ympäristövaikutusten arviointimenettely on yleisesti ottaen hyvin ja seikkaperäisesti tehty erilaiset selvitykset ja vaikutusten arvioinnit huomioiden. Osallisten kuuleminen on hoidettu tarkoituksenmukaisella laajuudella ja hyvin. Osallisten kuuleminen riittävässä laajuudessa ja osallisten ja muiden sidosryhmien kytkeminen suunnitteluun on erittäin tärkeää myös jatkosuunnittelussa, jolloin suunnitteluratkaisut ja niiden vaikutukset selviävät tarkemmin. Osallisten ja sidosryhmien asiantuntemusta on hyvä käyttää hyödyksi esimerkiksi hankkeen haitallisten vaikutusten lieventämisessä.

Itärata-hankkeen toteutus tuottaa potentiaalisesti suuria muutoksia liikennejärjestelmään, liikkumiseen, aluerakenteeseen, maankäyttöön ja alueiden saavutettavuuteen. Kouvolan kaupunki katsoo, että YVA-raportissa on seikkaperäisesti tutkittu ja analysoitu näitä vaikutuksia ja huomioitu myös mahdolliset negatiiviset vaikutukset. Liikenteellisissä tarkasteluissa olisi ollut hyvä ottaa huomioon ainakin karkealla tasolla muidenkin potentiaalisten liikennepaikkojen kuin vain Porvoon aseman vaikutukset matka-aikoihin, matkustajakysyntään sekä radan liikennöinnin rakenteeseen ja kustannus-tuotto-suhteeseen. Tavaraliikenteen potentiaali ja yhteydet ovat myös raportissa jääneet suhteellisen vähälle tarkastelulle. Radan toteutuksen mahdolliset negatiiviset liikenteelliset vaikutukset esimerkiksi Lahti-Kouvola-välin junatarjonnan vähentyessä olisivat myös ansainneet tarkempaa tarkastelua. Raportissa ei ole otettu juurikaan kantaa raideleveyskysymykseen ja potentiaalsiin vaikutuksiin jos rata toteutuisi eurooppalaisella raideleveydellä. Näitä edellä mainittuja seikkoja olisi siis syytä tarkastella jatkosuunnittelussa tarkemmin.

Potentiaalisilla uusilla asemapaikoilla Kouvolan, Lapinjärven ja Loviisan alueilla voi olla merkittävää vaikutusta maankäytön suunnitteluun ja aluerakenteeseen erityisesti pitkällä aikavälillä. Vaikutusten arviointia suhteessa maankäyttöön ja aluerakenteeseen tulee siis tältä osin tarkentaa. On ehdottoman positiivista, että kaikki radan linjausvaihtoehdot mahdollistavat liikennepaikkojen toteuttamisen Elimäen läheisyydessä. Raportissa käytetyt kaava- ja muut maankäytön suunnittelun lähtötiedot ovat oikein Kouvolan alueen vireillä olevien maakunta-, yleis-, ja asemakaavojen osalta. Kouvolan kaupunki huomauttaa lisäksi, että koko kaupungin käsittävä maankäytön rakennemalli on tätä lausuntoa kirjoitettaessa päätöskäsittelyssä, ja ratahanketta erityisesti Teuroinen-Koria osuuden pohjoisosassa koskeva, alueen nykyiset yleiskaavat korvaava Kouvolan keskeisten alueiden yleiskaava 2050 on tullut vireille kaupungin teknisen lautakunnan päätöksellä 19.2.2026. Lisäksi Kouvolan kaupunki toteaa, että kaupungin alueella kulkeva arviointiselostuksen mukainen valittu linjausvaihtoehto on suurelta osin tulevaisuudessakin todennäköisesti yleiskaavatonta aluetta, ja näin ollen jatkosuunnittelun tulisi nojautua esimerkiksi uuteen Kymenlaakson vaihemaakuntakaavaan 2060.

Meluvaikutuksia on raportissa arvioitu 1,5 km etäisyydelle vaihtoehtoisista ratalinjoista. Linjausvaihtoehdoilla M ja LP on suuri kielteinen vaikutus ja LE kohtalainen kielteinen vaikutus. LE linjausvaihtoehdossa noin puolet rakennuksista saadaan suojattua melulta ennakoivalla meluntorjunnalla. Teuroinen-Koria- välin ratalinjaus TK kulkee koko matkan avorotana ja sijoittuu valtaosin taajaman ulkopuolelle sekä pieneltä osin taajama-alueelle. Ratalinjaus yhdistyy Lahti– Kouvola-rataan ja risteää VT 6:n kanssa, joten osalla osuutta on jo nykyisin melua. Rataosuudella sijaitsee yksittäisiä asuin- ja lomarakennuksia. Rataosuuden varrella sijaitsee kolme luonnonsuojelualuetta, joista kahdella ohjearvot ylittyvät. Melun osalta rataosuudella hankkeella todetaankin olevan kohtalaisia kielteisiä vaikutuksia. Selostuksessa on esitetty meluntorjuntatarpeet suunnittelualueilla ja lopullinen meluntorjunnan tarve ja tapa yksittäisten rakennusten kohdalla ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Tärinän ja runkomelun osalta linjausvaihtoehdoissa M, LP ja LE vaikutukset ovat vähäisen kielteisiä, koska ratalinjaus kulkee hyvin harvaan asutulla alueella, ja mahdolliset tärinälle tai runkomelulle altistuvat rakennukset saadaan suojattua alle ohjearvojen, kun tarvittavilla osuuksilla käytetään tärinän- ja runkomelun vaimennusmenetelmiä. Myös vaihtoehdossa TK tärinälle altistuvista yhdeksästä rakennuksesta 80 % ja runkomelulle altistuvista kaikki saadaan suojattua alle ohjearvojen, kun tarvittavilla osuuksilla käytetään vaimennusmenetelmiä.

Hankkeella voidaan kokonaisuutena katsoen olla olevan vain vähäisiä rakentamisen aikaisia vaikutuksia ilmanlaatuun, eikä ilmanlaadun kannalta eri vaihtoehdoilla siten ole merkitsevää eroa.

Ilmastovaikutusten osalta Itäradan arvioidaan vähentävän liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vuosittain 1800–2400 CO₂e tonnia, joten hanke tukee myös Kouvolan ja samalla koko Kymenlaakson ilmastotavoitteita. Arvioidut päästövähennykset tukevat Kouvolan asemaa HINKU-kuntana sekä kaupunkistrategian yleistä tavoitteita edistää resurssiviisasta ja ympäristön kannalta kestäväää toimintaa.

Suojelualueiden ja muiden arvokkaiden luontokohteiden osalta Kouvolan kaupungin alueella oli tarkasteltu 13 selvitysalueita. Näistä Oivonojan ja Kolmion kosteikoilla on arvokkaiden luontotyyppien (kangasmetsä, lehto, suo) lisäksi havaittu pesimälinnustoa, viitasammakkoja sekä sudenkorentoja. Lepakkohavaintoja tehtiin Istuinkallio-Rappukallion, Pelkkuan ja Ympyräismäen selvityskohteissa. Selvityksessä ei tehty liito-oravahavaintoja, mutta Kouvolaassa tehdyillä kolmella selvitysalueella (Passinmäki, Martinaro ja Ympyräismäki) oli kuitenkin lajille soveltuvaa elinympäristöä. Ekologisten verkostojen osalta tulee jatkosuunnittelussa huomioida, että vireille tullessa Kouvolan keskeisten alueiden yleiskaava 2050:ssä on tarkoitus tehdä selvitys kaava-alueen luonnon ydinalueista sekä tärkeimmistä ekologisista verkostoista, ja tämän työn tulokset tulisi ottaa jatkosuunnittelussa huomioon. Yleisesti ottaen ekologisia yhteyksiä tulisi pyrkiä varjelemaan kaikin keinoin ja lieventämään niihin kohdistuvia haittavaikutuksia. Sama koskee ratalinjan läheisyydessä olevia maisemallisesti arvokkaita kohteita ja arvokkaita rakennuskohteita ja arkeologisia kohteita. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon esimerkiksi vuosina 2024–2025 tehty Kymenlaakson maakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen arvotustyö, ja siinä mainitut kohteet ratalinjalla tai sen läheisyydessä.

Kokonaisvaikutukset luonnonympäristöön on arvioitu suureksi kaikissa Kouvolan alueelle sijoittuvissa radan linjausvaihtoehdoissa. Myös lajistoon sekä ekologiseen verkostoon kohdistuvat vaikutukset on arvioitu suureksi kaikissa näissä vaihtoehdoissa. Suojelualueisiin sekä valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin ja luontotyyppeihin kohdistuu kohtalainen tai suuri vaikutus linjausvaihtoehdoissa M, LP ja LE ja sekä Teuroinen-Koria-linjauksella TK kohtalainen vaikutus. Selostuksessa on esitetty toimia, joilla voidaan lieventää arvokkaiden luontokohteiden ja suojeluverkoston kohteisiin kohdistuvia vaikutuksia. Tällaisia toimia voivat olla esim. korvaavan elinympäristön luominen tai kompensatio sekä puiden kaato pesimäajan rauhoituksen (1.4.–31.7.) ulkopuolella. Nämä toimet tulee tarkastella yksityiskohtaisesti ja suunnitella huolellisesti mahdollisen valittavan linjausvaihtoehdon kohdalla. Lisäksi viitasammakon ja sudenkorentojen lisääntymispaikkojen vaikutusalueella ratalinjausvaihtoehtojen toteuttaminen edellyttää luonnonsuojelulain mukaisia poikkeamislupia, jos kohteita heikennetään tai hävitetään.

Pinta- ja pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset on arvioitu Kouvolan alueelle osuvissa vaihtoehdoissa vähäisen kielteisiksi, koska

tarkasteluvälillä ei sijaitse herkkiä vesimuodostumia ja rakentamisen aikana kiinnitetään huomiota työmaavesien hallintaan. Teuroisten ja Korian välinen ratalinjaus TK sijoittuu Kouvolassa luokitellulle pohjavesialueelle (Nappa), joten sen vaikutus on arvioitu kohtalaisen kielteiseksi. Alueella on jo kuitenkin olemassa oleva rautatie (Lahti-Kouvola-rata), joten rakentamisen voidaan katsoa aiheuttavan korkeintaan väliaikaisia vaikutuksia.

Ihmisten terveyteen kohdistuvissa vaikutuksissa Teuroisten ja Korian välisellä linjauksella TK sekä Lapinjärven eteläisellä linjausvaihtoehdolla LE terveyteen vaikuttavista osatekijöistä melun ja pohjavesien merkittävyys on kohtalaisen kielteinen, kun taas linjausvaihtoehdoissa M ja LP merkittävän kielteinen. Tärinän, runkomelun ja pintavesien osalta merkittävyys on kaikissa vähäisen kielteinen ja ilmanlaadun osalta vaikutuksilla ei ole merkitystä. Ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien vaikutusten osalta linjaus Teuroisista Korialle on haasteellinen, koska linjaus jakaa Teuroisten kylää, mikä taas heikentää esimerkiksi virkistysolosuhteita. Melutasojen ylitykset voivat jopa edellyttää rakennusten lunastamista, minkä vuoksi jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota paitsi vaikutusten arviointiin Teuroisten kyläalueella, myös osallisten kuulemiseen ja haittojen minimointiin.

Kouvolan kaupunki toteaa lopuksi, että Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointi on arviointiselostuksen ja sen liitteiden mukaan toteutettu pääosin asiantuntevasti, eri selvitysten ja vaikutusten arviointien tulokset huomioiden. Jatkosuunnitteluun jää vielä tiettyjen edellä mainittujen seikkojen osalta selvitettävää sekä täydennettävää, mikä kuuluukin luontevasti osaksi tarkempaa ratahankeen suunnittelua. Ratahankkeen suunnittelun riskienhallintaa ja esimerkiksi erilaisten yhteiskunnallisten ja geopoliittisten tekijöiden vaikutuksia ja riskejä radan suunnitteluun ja mahdolliseen toteutukseen liittyen tulisi tarkastella vielä enemmän. Jatkosuunnittelussa tulee myös huomioida erityisesti kaavatilanteen muutokset kussakin kunnassa ja alueilla sekä aktiivinen vuoropuhelu ja osallisten sekä sidosryhmien osallistaminen hankkeeseen. Arviointiselostuksessa esitetty Lapinjärven eteläisen ratalinjausvaihtoehdon vieminen jatkosuunnitteluun on Kouvolan kaupungin näkemyksen mukaan paras esitetyistä linjausvaihtoehdoista, ja näin ollen kannatettava ratkaisu.

Lisätietoja: johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 6452, jani.arponen(at)kouvola.fi ja ympäristöpäällikkö Marleena Kuitikka, puh. 020 615 8016, marleena.kuitikka(at)kouvola.fi

Teknisen johtajan ehdotus:

Tekninen lautakunta päättää antaa oheisen lausunnon Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Teknisen lautakunnan päätös:

Tekninen lautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Kaupungininsinööri Anne Ahtiainen oli poissa kokouksesta tämän asian käsittelyn aikana (Osallisuusjäävi, hallintolaki 28 §, 1 mom. kohta 1) ja palasi kokoukseen tämän asian käsittelyn jälkeen.
