

Itäradan jatkosuunnitteluun etenevä tunneliasemavaihtoehto

Kaupunkikehityslautakunta 12.05.2026 § 100
789/10.02.02/2022

Valmistelu ja lisätiedot
yleiskaavapäällikkö Maija-Riitta Kontio, liikennesuunnittelupäällikkö
Antti Rahiala, asemakaavapäällikkö Emilia Saatsi;
etunimi.sukunimi@porvoo.fi

Itärata on uusi ratayhteys Helsingistä Porvoon kautta Kouvolaan. Tässä vaiheessa suunnittelua Itäradan ainoa asema Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Kouvolan välillä on suunniteltu Porvooseen. Ratalinjaus mahdollistaa tulevaisuudessa useampiakin asemapaikkoja (Koskenkylä, Lapinjärvi, Elimäki). Toteutuessaan radalla on vuosikymmeniä tai -satoja kestäviä vaikutuksia aluerakenteeseen.

Itäradan linjaus erkanee Lentoradalta ja kulkee tunnelissa lähes koko Sipoon alitse. Porvoossa jatkosuunnitteluun etenee Kuninkaanportin maanpäällisen aseman linjaus ja toinen tunnelissa kulkevista linjauksista. Tunnelivaihtoehdoissa asema sijaitsee Porvoossa maan alla joko keskustassa joen kohdalla tai Puistokadun alla Hornhattulassa. Yleissuunnitelman vaihtoehdoista ratasuunnitteluun valitaan joko Kuninkaanportin maanpäällinen asema tai tunneliasema. Porvoosta Kouvolaan linjaus kulkee Lapinjärven eteläpuolelta.

Itärata Oy on pyytänyt Porvoon kaupungilta kesään 2026 mennessä näkemystä kaupungin kannalta parhaasta tunnelilinjausvaihtoehdosta, joka otettaisiin jatkosuunnitteluun eli yleissuunnitteluun. Itärata Oy on aloittanut radan yleissuunnitelman laatimisen, ja sen on arvioitu valmistuvan vuonna 2028.

Itäradan ympäristövaikutusten arvioinnissa ei Porvoon tunneliasemille ja -linjauksille raportoitu olevan merkittäviä eroja. Porvoon kaupunki antoi ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta lausunnon (kaupunginhallitus 16.2.2026 §43). Lausunnossa todettiin, että Porvoon asemavaihtoehdoilla (sekä maanpäällisillä että maanalaisille) on merkittäviä eroja mm. yhdyskuntarakenteen eheyden ja kestävien liikkumistapojen houkuttelevuuden näkökulmista. Eri asemavaihtoehtojen keskinäisiä eroja on YVA-selostuksessa käsitelty puutteellisesti eikä ole tuotu riittävästi esille eri vaihtoehtojen vaikutuksia ja eroja. Lisäksi lausunnossa todettiin, että Porvoon näkökulmasta paras ja vähiten haittaa aiheuttava ratalinjaus välillä Backas-Björkdal osuudella on tunnelilinjaus niin yhdyskuntarakenteen, kestävästä liikkumisesta, maankäytön, luonnon, maiseman, kulttuuriympäristön sekä väestön terveyden, viihtyvyyden ja elinolojen kannalta. Lisäksi todettiin, että tunneliratkaisu keskustaan sijoittuvalla asemalla luo selvästi parhaat edellytykset kestävästä liikkumisesta ja yhdyskuntarakenteen toteutumisesta.

Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavaaluonnos oli nähtävillä 14.1.-16.2.2026 ja samanaikaisesti pyydettiin myös lausunnot mm. asukasyhdistyksiltä, naapurikunnilta ja viranomaisilta. Itäradan linjausvaihtoehtojen vuoksi nähtävillä oli kolme erilaista luonnoskarttaa, joissa kussakin oli erilainen Itäradan linjaus ja asemavaihtoehto. Kaavaaluonnoksen ratalinjausvaihtoehdot perustuvat Itärata Oy:n laatimiin Itäradan ympäristövaikutusten arviointiin ja alustavaan yleissuunnitelmaan.

Osayleiskaavaaluonnoksen vaihtoehdossa 1 (VE1) rata on maan alla osayleiskaavan alueella ja maanalainen asema sijoittuu ydinkeskustaan, Porvoonjoen alapuolelle, ja asemalla on sisäänkäynnit torilta sekä Länsirannalta. Vaihtoehdossa 2 (VE2) rata on maan alla osayleiskaavan alueella, ja asema sijoittuu Puistokadun ja Hornhattulantien risteyksen tuntumaan. Asemalla on sisäänkäynnit molemmin puolin Puistokatua. Vaihtoehdossa 3 (VE3) on radan maanpäällinen linjaus, jossa asema sijoittuu Kuninkaanporttiin ja lisäksi lähijuna-asema Hattulaan, vanhan rautatieaseman läheisyyteen. Osayleiskaavaaluonnoksessa maanalaisten vaihtoehtojen maankäyttöratkaisut ovat keskenään samanlaiset. Maanpäällisessä vaihtoehdossa maankäyttö poikkeaa jonkin verran aseman lähiympäristössä.

Osayleiskaavaaluonnoksesta saadussa palautteessa suosituin vaihtoehto oli tunnelilinjaus, jossa asema oli keskustassa (VE1). Vaihtoehto nähtiin kaupungin kehityksen ja keskustan elinvoiman kannalta parhaimpana ratkaisuna. Keskustan asema sai kiitosta myös siitä, että asema sijaitsee siellä missä asuu eniten ihmisiä, ja se on helposti saavutettavissa kävellen ja pyörällä. Keskusta on myös joukkoliikenteen solmukohta. Lisäksi keskustan vaihtoehto nähtiin parhaana vaihtoehtona turismin ja matkailun kannalta. Puistokadun asemavaihtoehdon hyvinä puolina mainittiin mm. että liityntäpysäköinnille on hyvin tilaa ja saapuminen autolla on helppoa. Myös Kuninkaanportin maanpäällinen ratalinjaus sai kannatusta. Kuninkaanportin vaihtoehto nähtiin edullisimpana ja toteutuksen kannalta helpoimpana ja liityntäpysäköinnille on tilaa. Jonkin verran tuli myös kriittistä palautetta koko ratahanketta vastaan. Itäradasta saaduista mielipiteistä ja lausunnoista on laadittu yhteenveto.

Itärata Oy on teettänyt yhteistyössä Porvoon kaupungin kanssa kahdesta tunneliasemista vertailun, joka valmistui huhtikuun lopussa. Vertailussa oli mukana Keskustan asemavaihtoehto ja Puistokadun asemavaihtoehto. Vertailulla pyritään tuomaan esille erityisesti niitä näkökulmia ja eroja, jotka eivät tule esille Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa.

Keskustan ja Puistokadun tunneliasemavaihtoehtoja on vertailtu seuraavista näkökulmista: maankäyttö, kauppa ja muut palvelut, kaupunkikuva ja ympäristö, liikenne (kävely ja pyöräliikenne, joukkoliikenne, autoliikenne ja autojen liityntäpysäköinti) sekä mahdolliset synergiat (väestönsuoja ja pysäköinti). Vertailuaineistossa on hyödynnetty radan suunnittelussa ja selvityksissä tuotettua aineistoa, Porvoon kaupungilla olevaa suunnitteluaineistoa ja paikkatietoja sekä suunnittelussa mukana

olevien henkilöiden tietoa ja näkemyksiä haastattelujen ja työpajojen avulla.

Vertailun mukaan Keskustan asema tukeutuu hyvin nykyiseen aluerakenteeseen, ja se sijoittuu nykyisen asutuksen ja työpaikkojen painopisteeseen. Keskustan asemavaihtoehdon läheisyydessä on myös tulevaisuudessa selvästi enemmän asukkaita ja työpaikkoja kuin Puistokadun vaihtoehdon ympäristössä. Keskustan vaihtoehdo tukee keskustan täydennysrakentamista ja saneeraushankkeita ja Länsirannan kehittymistä. Keskustan asema tuo junamatkustajavirrat suoraan ydinkeskustaan ja Länsirannalle, mikä tukee päivittäistavarakaupan, erikoiskaupan, ravintoloiden, matkailupalvelujen ja ammattikorkeakoulujen säilymistä ja kehittymistä.

Vertailun mukaan Keskustan aseman sijainti on liityntäkävelyn ja -pyöräilyn kannalta hyvä. Keskusta on paikallisliikenteen ja kaukoliikenteen luonteva solmukohta, myös kaikki seudulliset bussilinjat tarjoavat vaihdottoman liityntäyhteyden juna-asemalle. Keskustassa ei ole tällä hetkellä riittävästi aseman vaatimaa tilaa pysäköinnille, ja asema edellyttää lisätilaa pysäköinnille. Ydinkeskustassa ja Länsirannalla on löydettävissä pysäköintilaitoksille vuoroittaiskäyttöä muiden toimintojen kanssa, mikä on tehokkaampaa. Asema tuo autoliikennettä ydinkeskustaan ja Länsirannalle, jakautuminen katuverkolle on riippuvainen pysäköintilaitosten sijainnista. Keskusta-aseman läheisyydessä on enemmän asutusta ja työpaikkoja, mikä on etu, jos asemaa hyödynnettäisiin sirpale- ja väestönsuojana tai tunnelin yhteyteen rakennettaisiin erillinen väestönsuoja.

Vertailun mukaan Puistokadun asema on irti keskustan kaupunkirakenteesta ja asutuksen painopisteestä. Aseman tuntumassa on potentiaalisia maankäytön lisäämismahdollisuuksia, joita kuitenkin rajoittaa perustettavuudeltaan heikko alue aseman koillispuolella, moottoritien viemä alue ja meluhäiriöt. Aseman ympäristö ei ole yhtä houkutteleva asuinympäristönä kuin keskustaa aseman läheiset alueet. Sijainti palvelee hyvin mahdollisten työpaikka-alueiden, Perämiehenkadun ammattioppilaitoksen ja mahdollisen uuden sairaalan ja sotekeskuksen työntekijöitä. Asema voi lisätä Puistokadun varren ja muiden moottoritien liittymän lähialueiden houkuttelevuutta palvelujen sijoittamisalueena.

Puistokadun aseman aseman saavutettavuus pyörällä on hyvä kaupungin länsipuolelta, mutta keskustasta ja kaupungin itäpuolelta pyörämatka asemalle on pidempi. Asema Puistokadulla edellyttää linja-autoliikenteeseen linjamuutoksia ja tuo keskustan rinnalle toisen linja-autoliikenteen solmupisteen, mikä kasvattaa kustannuksia ja/tai heikentää palvelutasoa osasta suuntia. Puistokadun asema on sujuvasti saavutettavissa autolla Porvoon ulkopuolelta saapuville itäuusmaalaisille. Tilaa liityntäpysäköinnille voi olla keskustaa helpompi järjestää. Alueelle on jo kaavoitettu tontti nykyistä bussiliikennettä palvelevalle pysäköintilaitokselle, mutta rautatieasema vaatisi lisää pysäköintiä. Edellytykset vuoroittaispysäköinnille muiden toimintojen kanssa ovat heikot.

Asema Puistokadulla houkuttelee enemmän auton käyttöön liityntämatkoilla kuin keskusta, jonne on helpompi tulla muilla kulkutavoilla.

Tunnelivaihtoehtojen pituudet ovat alustavan yleissuunnitelman mukaan suunnilleen samat ja molemmissa vaihtoehdoissa tunneli alittaa Porvoonjoen. Kustannusarvioissa ei tämän suunnitteluvaiheen suunnittelutarkkuudella ole merkittävää eroa. Siten valinta tunnelivaihtoehtojen välillä perustuu muihin tekijöihin kuin kustannuksiin.

Kaupunginvaltuusto käsitteli työpajassaan 22.4.2026 Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavaa, kaavan vuorovaikutuksesta saatua palautetta sekä tunneliasemavertailua. Työpajassa pohdittiin ohjeita osayleiskaavan jatkotyölle. Tunneliasemien osalta pohdittiin vaihtoehtojen hyviä ja huonoja puolia sekä valittiin jatkosuunnitteluun otettava paras vaihtoehto. Työpajassa selkeästi parempana vaihtoehtona pidettiin keskustan tunneliasemaa. Työpajassa Itärata sai myös kriittisiä, koko hanketta vastustavia kannanottoja. Työpajan tuloksista tunneliasemista on laadittu yhteenveto.

Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavatyötä jatketaan luonnoksesta saadun palautteen pohjalta. Tavoitteena on, että kaavaehdotus valmistuisi vuoden 2026 loppuun mennessä, ja kaavaehdotus olisi nähtävillä talvella 2026 - 2027. Nähtävilläolon jälkeen, jos ei kaavaan tehdä olennaisia muutoksia, voi osayleiskaava edetä valtuuston hyväksyttäväksi jo vuoden 2027 aikana. Kaavaehdotukseen Itäradan tunneliaseman osalta tulee se vaihtoehto, jonka kaupunki nyt päättää valita jatkosuunnitteluun.

Liitteet:

Porvoon tunneliasemien vertailu, 21.3.2026

Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavaluonnos nähtävillä 14.1.-16.2.2026, Yhteenveto Itäradasta saaduista lausunnoista ja mielipiteistä 2.4.2026.

Yhteenveto valtuuston työpajan 22.4.2024 tunneliasemahuoneen tuloksista.

Kaupunkikehitysjohtaja

Kaupunkikehityslautakunta esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että Porvoon kaupunki ilmoittaa Itärata Oy:lle, että Itäradan jatkosuunnitteluun eli yleissuunnitelmaan tulee ottaa keskustan tunneliasemavaihtoehto.

Porvoon kaupunki edellyttää, että Kuninkaanportin maanpäällisestä ratavaihtoehdosta ja asemista (K ja K+) sekä keskustan tunneliaseman vaihtoehdosta tulee tehdä kattava vertailu ja vaikutusten arviointi yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Porvoon kaupunkia on kuultava ennen kuin valinta radan maanpäällisen ja tunnelilinjauksen välillä tehdään.

Käsittely

Käsittelyn aikana Jarkko Ilomäki teki seuraavan vastaehdotuksen:

Kaupunkikehityslautakunta esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että Porvoon kaupunki ilmoittaa Itärata Oy:lle, että Itäradan jatkosuunnitteluun eli yleissuunnitelmaan tulee ottaa Puistokadun asemavaihtoehto. Porvoon kaupunki edellyttää, että Kuninkaanportin maanpäällisestä ratavaihtoehdosta ja asemista (K ja K+) sekä Puistokadun tunneliaseman vaihtoehdosta tulee tehdä kattava vertailu ja vaikutusten arviointi yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Porvoon kaupunkia on kuultava ennen kuin valinta radan maanpäällisen ja tunnelilinjauksen välillä tehdään. Puistokadun asema on valinta, joka yhdistää käytännön toteutettavuuden ja pitkän aikavälin kehittämismahdollisuudet. Se palvelee hyvin porvoolaisten lisäksi myös Porvoon ulkopuolelta saapuvaa käyttäjäkuntaa ja lisää siten Porvoon elinvoimaa, tarjoaa ydinkeskustaa paremmat edellytykset liityntäliikenteen järjestämiseen ja mahdollistaa asemaympäristön hallitun vaiheittaisen rakentamisen. Ehdotusta kannatti Noora Ahonen.

Puheenjohtaja totesi, että tuli äänestää pohjaehdotuksen ja vastaehdotuksen välillä, koska oli annettu pohjaehdotuksesta poikkeava ehdotus. Puheenjohtaja ehdotti, että äänestetään seuraavasti: pohjaehdotus JAA, Jarkko Ilomäen tekemä vastaehdotus EI.

Pohjaesityksen puolesta äänesti kahdeksan (8); Marko Häyhä, Piritta Simola, Pehr Sveholm, Emma Antell-Neem, Sanna Andersson, Siru Hopealinna, Mika Varpio ja Patrik Björkman.

Jarkko Ilomäen vastaehdotuksen puolesta äänesti kaksi (2); Jarkko Ilomäki ja Noora Ahonen.

Puheenjohtaja totesi, että JAA äänet voittivat ja pohjaehdotus voitti äänin kahdeksan (8) – kaksi (2). Käsittely päättyi.

Päätös

Kaupunkikehityslautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että Porvoon kaupunki ilmoittaa Itärata Oy:lle, että Itäradan jatkosuunnitteluun eli yleissuunnitelmaan tulee ottaa keskustan tunneliasemavaihtoehto.

Porvoon kaupunki edellyttää, että Kuninkaanportin maanpäällisestä ratavaihtoehdosta ja asemista (K ja K+) sekä keskustan tunneliaseman vaihtoehdosta tulee tehdä kattava vertailu ja vaikutusten arviointi yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Porvoon kaupunkia on kuultava ennen kuin valinta radan maanpäällisen ja tunnelilinjauksen välillä tehdään.

Jarkko Ilomäki ja Noora Ahonen jättivät päätöksestä eriävän mielipiteen.