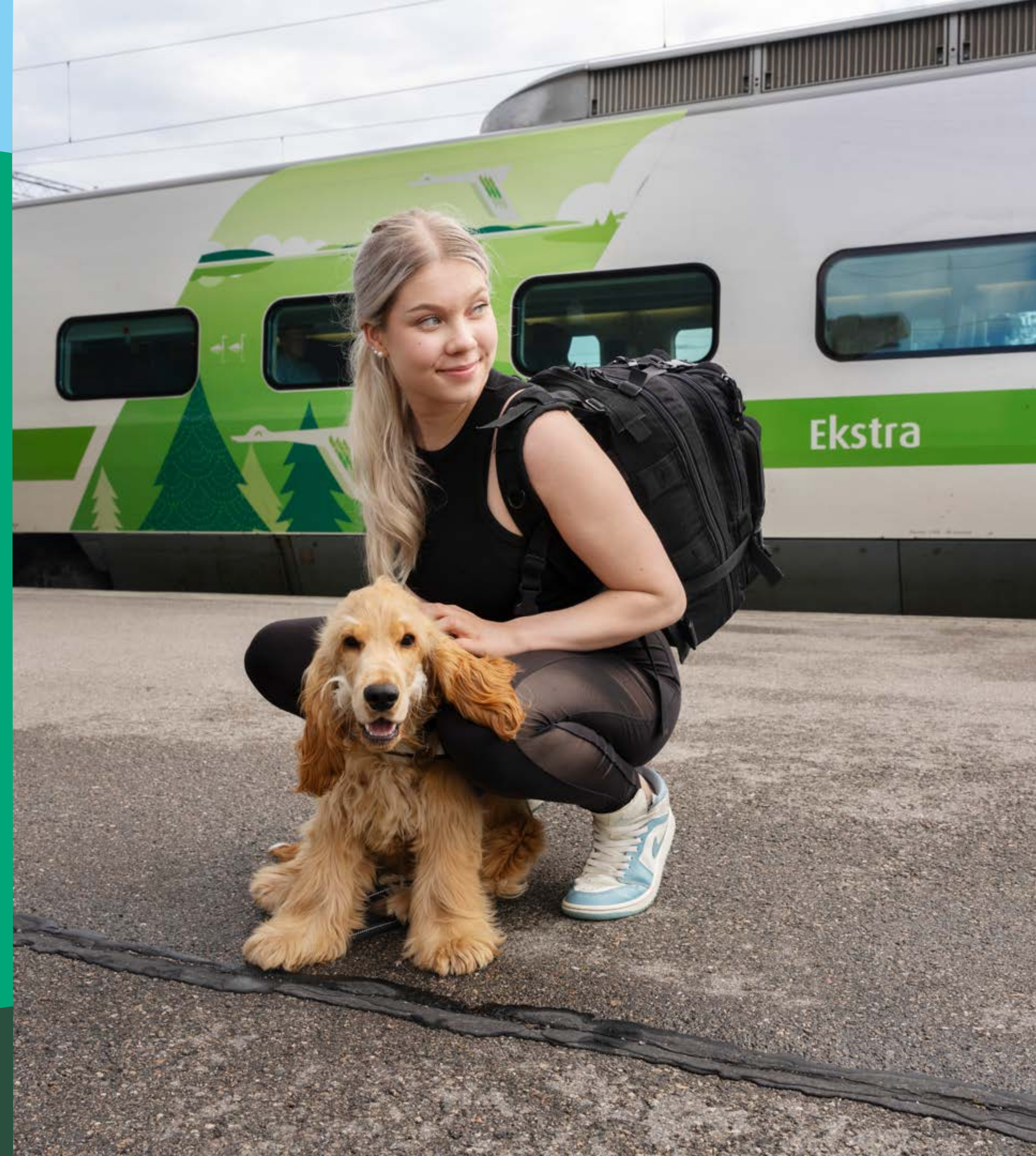


**ITÄ
RATA**

Kestävyysraportti 2025

Itärata Oy



Sisällys

Hankkeen esittely	3
Kestävä investointi tälle ja seuraavalle vuosisadalle	3
Johdon katsaus	5
Vastuullisuuden viitekehys	6
Kestävä suunnittelu ohjaa hanketta	6
Ilmastotekoja suunnittelun edetessä	7
Ympäristövastuu	8
Ympäristöhaittoja vähennetään huolellisella suunnittelulla	9
Hyvällä suunnittelulla pienempi hiilijalanjälki	12
Biodiversiteettisuunnitelma suojaa luonnon monimuotoisuutta	13
Sosiaalinen vastuu	14
Kumppanuus ja vuorovaikutus hankkeen ytimessä	15
Suunnittelu tuottaa uutta tietoa	17
Hyvä hallintotapa	18
Ohjenuorana tuloksellisuus ja eettiset toimintatavat	19
Onnistunut hanke tarvitsee laadukkaita kilpailutuksia	20



Kestävä investointi tälle ja seuraavalle vuosisadalle

Itärata on strateginen liikennehanke, jonka vaikutukset ulottuvat paikallisen elinvoiman tukemisesta Suomen kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden vahvistamiseen sekä koko Euroopan laajuisen, kestävän liikenneverkon kehittämiseen. Itäradan suunnittelun lähtökohtana on, että rata voisi palvella suurnopeus-, lähi- ja tavaraliikennettä vuonna 2040.

SAAVUTETTAVA JA ELINVOIMAINEN ITÄINEN SUOMI

Itärata on kaksiraiteinen nopean liikenteen rata, joka kulkee Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan. Uusi rata vaikuttaa paljon itäistä päätepiستettä kauemmas, sillä Kouvola se yhdistyy Savon ja Karjalan ratoihin. Itäradan vaikutusalue kattaa seitsemän maakuntaa, joissa asuu kaksi miljoonaa ihmistä.

Itärata tuo suoran junayhteyden itäisestä Suomesta Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja mahdollistaa matka-aikojen nopeuttamisen Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin kolmeen tuntiin. Tavaraliikenteeseen rata tuo lisää kapasiteettia ja tukee kansain-

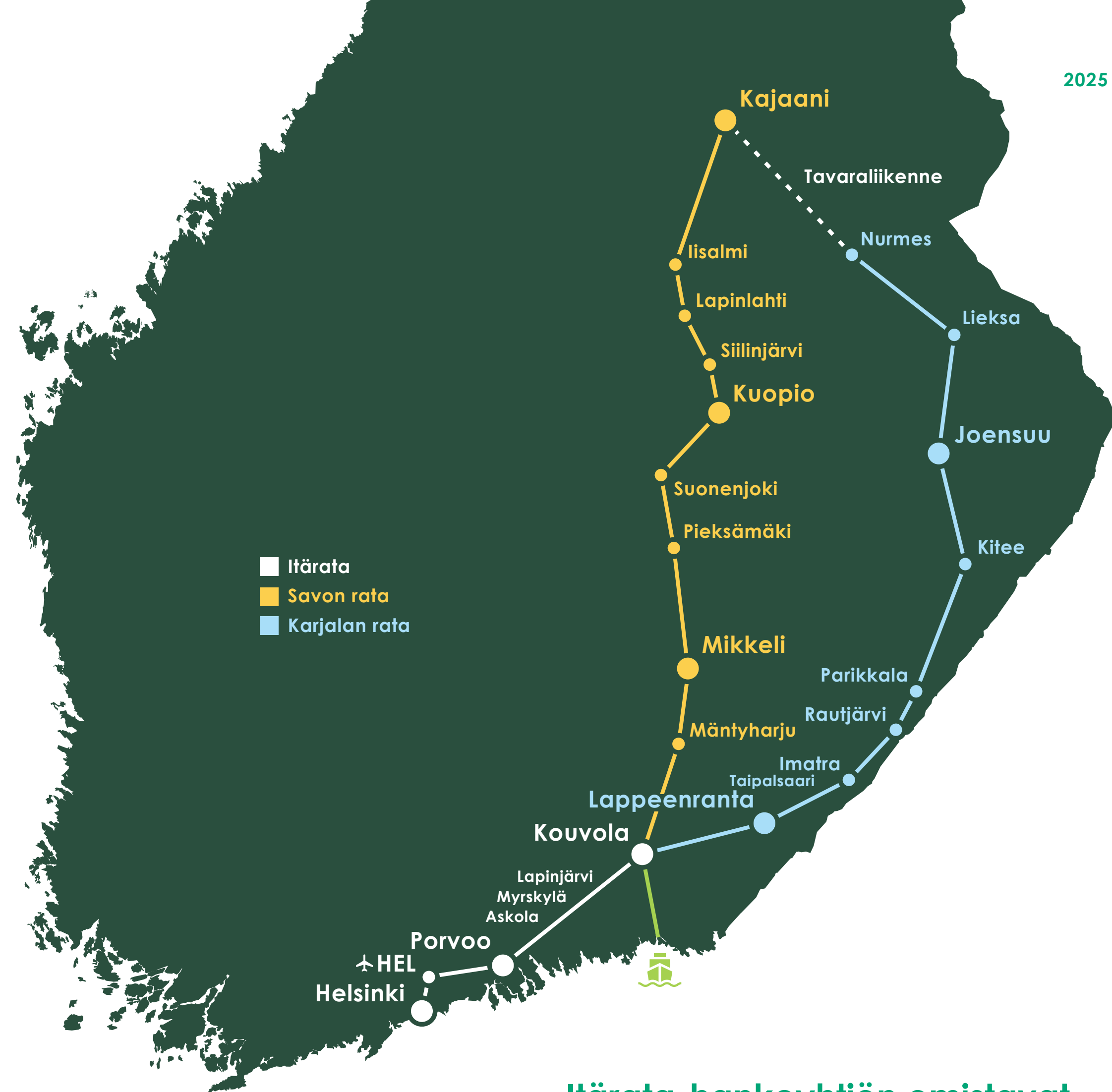
välisiä yhteyksiä. Suurnopeusjunilla liikennöitävän kaukoliikenteen lisäksi Itärata tuo lähijunat Helsingin ja Porvoon välille.

KILPAILUKYKYINEN JA LOGISTISESTI TURVALLINEN SUOMI

Itärata edistää alueellista elinvoimaa, maan eri alueiden yhdenvertaista saavutettavuutta sekä kestäviä tulevaisuuden investointeja. Taloudellisesti menestyvä ja kehittyvä itäinen Suomi on myös EU:n ja Naton ulkorajan turva.

Suurimmat tavaravirrat, erityisesti teollisuuden kuljetukset, liikkuvat kotimaassa raiteilla. Huoltovarma Suomi tarvitsee vaihtoehtoisia liikenneyhteyksiä ja kansainvälisiä kuljetusketjuja, jotka toimivat kriisienkin aikana. Itärata lisää kapasiteettia myös sotilaalliseen liikkuvuuteen ja vahvistaa Savon ja Karjalan ratojen kautta idän ja pohjoisen yhteyksiä.

Huoltovarmuus ja varautuminen rakentuvat kestäväälle pohjalle, kun ne perustuvat ratkaisuihin, jotka palvelevat ensisijaisesti normaaliolojen tarpeita ja hyvinvointia.



Itärata-hankeyhtiön omistavat Suomen valtio (liikenne- ja viestintäministeriö 51 %) sekä 24 kaupunkia ja kuntaa (49 %).

KESTÄVÄ JA SAUMATTOMIEN YHTEYKSIEN EUROOPPA

EU tavoittelee rautatiekuljetusten kaksinker- taistamista sekä raideyhteyksien rakentamista Euroopan pääkaupunkien välille osana kestävän ja älykkään liikkumisen strategiaansa (Sustainable and Smart Mobility Strategy). Itärata on osa Euroopan laajennettua Trans-European Transport Network -ydinverkkoa (TEN-T), jonka mukaiset raideyhteydet on määrä toteuttaa vuoteen 2040 mennessä. Verkkoon kuuluvat yhteydet voivat saada merkittävää EU-rahoitusta sekä suunnitel- luun että rakentamiseen.

Itärata suunnitellaan niin, että se on mahdol- lista yhdistää rakenteilla olevaan Rail Baltica -rataan junalauttayhteydellä tai kiinteästi Helsinki- Tallinna-tunnelin kautta, mikäli Suomi päättää

siirtyä eurooppalaisen raidelevyden käyttöön. Tämä avaisi suoran raideyhteyden Suomen ja koko manner-Euroopan välille.

ITÄRATA SUUNNITELLAAN HUOLELLISESTI TULEVAISUUDEN TARPEISIIN

Itäradan suunnittelusta vastaa hankeyhtiö Itärata Oy, jonka omistavat valtio (51 %) sekä 24 kuntaa ja kau- punkia. Radan suunnittelu käynnistyi vuonna 2022 ja jatkuu vuoteen 2031 saakka.

Suunnittelun keskeisimmät vaiheet ovat ympäristö- vaikutusten arviointimenettely, yleissuunnitelman laatiminen ja ratasuunnitelman laatiminen. Hanke siirtyy yleissuunnitteluvaiheeseen vuonna 2026. Lupa- ja valvontavirasto antaa perustellun pää- telmän Itäradan YVA-selostuksesta toukokuussa 2026.

Itärata-yhtiössä työskentelee neljä päätoimista hen- kilöä. Suunnittelussa on mukana satoja eri alojen konsultteja ja muita ammattilaisia, jotka tuottavat kat- tavaa tietoa radan vaikutuksista, toteuttamisen vaihto- ehdoista ja kustannuksista päätöksenteon pohjaksi.

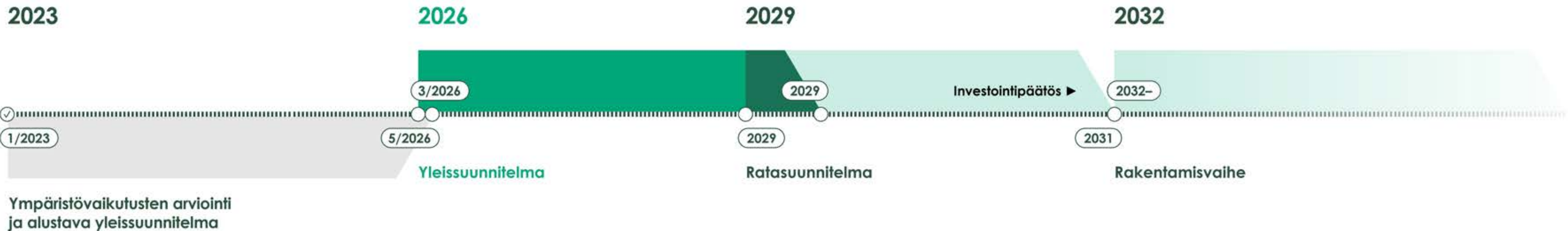
Osakassopimuksen mukaisesti yhtiön omistajat ovat sitoutuneet rahoittamaan suunnittelun kus- tannukset, noin 79 miljoonaa euroa. Vuoden 2025 tasossa radan rakentamisen kustannusarvio on 2,6–3,2 miljardia euroa (MAKU 128,5 (2020=100)). Rakentamisen rahoitustavasta päätetään myöhem- min, mikäli rata päätetään toteuttaa. Itäradan raken- taminen edellyttää Lentoradan toteutumista.

Päätös Itäradan rakentamisesta tehdään suunnitte- luvaiheen loppupuolella, ja mikäli päätöksestä ede- tään sujuvasti toteutukseen, Itärata olisi liikennöitä- vissä vuoteen 2040.

Itärata lyhyesti

- Nopeuttaa koko itäisen Suomen matka- aikoja kansainvälisiin liikenneyhteyksiin.
- Radan vaikutusalueella asuu kaksi miljoonaa ihmistä.
- Tuo Porvooseen arviolta 1,8 miljoonaa junamatkustajaa vuodessa.
- Yhdistyy Karjalan ja Savon ratoihin Kouvolaissa.
- Suunnittelu jatkuu 2030-luvun alkuun, rakentamisen on tavoitteena valmistua vuoteen 2040 mennessä.
- Radan pituus on 110 kilometriä.
- Suunnittelussa huomioidaan mahdollinen liittyminen satama- ja terminaaliyhteyksiin sekä myöhemmin Rail Balticaan.

Hankkeen kokonaisaikataulu



Vastuussa myös tuleville sukupolville

Itärata Oy:n hallitus valitsi marraskuussa 2025 jatko-suunnitteluun etenevän ratalinjauksen. Valinta tehtiin ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä mukana olleista linjausvaihtoehdoista. Yleissuunnitteluvaiheeseen etenee linjaus, joka aiheuttaa vähiten haittaa ympäristölle ja mahdollistaa eniten hyötyjä.

Ratalinjauksen valinta kuvaa hyvin hankkeen suunnitteluvaiheen merkitystä vastuullisuuden ja kestävyuden kannalta. Itäradan vaikutukset toteutuvat vasta, kun rata rakennetaan ja sillä liikennöidään. Suunnittelu-pöydällä kuitenkin ratkaistaan, millaisiksi nuo vaikutukset muodostuvat: kuinka paljon hyötyjä Itärata luo, ja kuinka tehokkaasti sen rakentamisesta aiheutuvia haittoja ympäristöönsä voidaan ehkäistä ja lievittää. Kestävä kokonaisuus rakentuu pala palalta, suunnitelmallisesti ja pitkäjänteisesti.

Itäradan vuotta 2025 määrittivät omistajayhteistyön vahvistaminen, kansainvälisten yhteyksien ja huoltovarmuuden huomioiminen, huomattavan suuren hankkeen YVA-menettelyn edistäminen sekä sitä tukevien lukuisten selvitysten valmistuminen. Tämän vuoden tammikuussa nähtäville tullut YVA-selostus

syntyi yli 200 asiantuntijan työpanoksen ja kattavan vuorovaikutuksen tuloksena. Kohtaamisten, keskustelujen, kysymysten ja kommenttien kautta olemme saaneet sidosryhmiltämme suunnittelun tueksi runsaasti arvokasta tietoa, jota vain paikallisilla on. Lämmin kiitos kaikille YVAN tekemiseen osallistuneille.

Kun hanke tänä keväänä siirtyy yleissuunnittelu-vaiheeseen, alkavat maastossa tehtävät tutkimukset ja myöhemmin varsinainen suunnittelu, jolloin hankkeen parissa työskentelevien asiantuntijoiden määrä kasvaa merkittävästi. Panostamme entistä enemmän paikalliseen viestintään ja yhteydenpitoon. Samalla varmistamme, että vastuulliset käytäntömme ohjaavat laajenevan kumppaniverkostomme toimintaa.

Itärata Oy on hankeyhtiö, jonka tehtäväksi omistajamme ovat antaneet radan suunnittelun rakentamisvalmiuteen asti. Hankeyhtiömalli on osoittautunut erinomaiseksi tavaksi varmistaa laadukas ja kustannustehokas suunnittelu, sillä kokonaisuudesta vastaa kaikissa vaiheissa sama ydintiimi. Olemme jo käytännössä osoittaneet, että tällä mallilla pystymme etenemään pitkäjänteisesti ja tarvittaessa reagoimaan nopeasti.

Teemme työtämme vähintään sadan vuoden perspektiivillä. Itärata edistää kauko-, lähi- ja tavara-liikenteen kestäviä yhteyksiä. Se vahvistaa itäisen Suomen elinvoimaa ja lisää maamme kilpailukykyä sekä huoltovarmuutta. EU:n tavoitteena on Itäradan rakentaminen osana Euroopan strategista liikenneverkkoa vuoteen 2040 mennessä.

Me radan suunnittelijat olemme siis vastuussa paitsi omistajillemme ja sidosryhmillemme, myös sukupolville, jotka eivät vielä ole edes syntyneet. Siksi vastuulliset ja kestävät valinnat ovat hankkeemme ytimessä. Tervetuloa Itäradan ensimmäisen kestävyysraportin pariin!

Arto Rätty
hallituksen puheenjohtaja

Petteri Portaankorva
toimitusjohtaja

Arto Rätty



Petteri Portaankorva



Kestävä suunnittelu ohjaa hanketta

Ekologinen, sosiaalinen ja taloudellinen vastuullisuus ovat hankeyhtiömme strategian lähtökohtia ja olennaisia yhtiön strategian toteutumisessa. Olemme yhdessä omistajiemme kanssa sitoutuneet vastuullisiin ja eettisesti kestäviin toimintatapoihin ja odotamme sitä myös yhteistyökumppaneiltamme.

Itäradan vastuullisuus nojaa EU:n ilmastolakiin, jolla ohjataan jäsenmaiden toimia ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja siihen sopeutumiseksi. Sen perustana ovat YK:n ilmastosopimus ja Pariisin sopimus. EU tavoittelee ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä ja on sitoutunut vähentämään nettokasvihuonekaasupäästöjään vähintään 55 % vuoteen 2030 mennessä.

Ilmastolain toteuttamiseen perustuu myös EU:n tavoite kaksinkertaistaa rautatiekuljetusten osuus sekä raideyhteyksien rakentaminen Euroopan pääkaupunkien välille. Tavoitteena on muun muassa korvata alle kolmen tunnin lentomatkat raideliikenteellä. Euroopan strategisesti tärkeään liikenteen laajennet-

tuun TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat raideyhteydet, kuten Itärata, on tavoitteena toteuttaa vuoteen 2040 mennessä. TEN-T-verkkoon kuuluvilla hankkeilla on myös mahdollisuus huomattavaan EU-rahoitukseen.

Vastuullisuus on osa Itäradan strategista johtamista, ja sitä ohjaa lainsäädännön lisäksi valtion omistaja-poliittinen periaatepäätös. Raportoimme tavoitteista, niiden saavuttamisesta sekä tulevista tavoitteista vuosittain yhtiökokoukselle, valtioneuvoston kanslialle sekä liikenne- ja viestintäministeriölle.

Itärata Oy:n strategian ja vastuullisuuden pääperiaatteet ovat hankkeen hyväksyttävyyden, yhteis-

Itäradan strategian ja vastuullisuuden pääperiaatteet ovat hankkeen hyväksyttävyyden, yhteiskunnallinen vaikuttavuus sekä toiminnan tuloksellisuus.

kunnallinen vaikuttavuus sekä toiminnan tuloksellisuus. Vastuullisuustyö tukee myös YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden toteutumista – erityisesti teemoja Kestävä teollisuus, innovaatiot ja infrastruktuurit, Kestävät kaupungit ja yhteisöt, Ilmastoteot sekä Yhteistyö ja kumppanuus.

VASTUULLISUUDEN JOHTAMINEN

Itäradan ensimmäinen vastuullisuusohjelma tehtiin vuosille 2024–2025 ja se koski ympäristövaikutusten arviointivaihetta. Tunnistimme suunnitteluhankkeen kannalta olennaiset vastuullisuustavoitteet ja riskit sekä arvioimme myös kumppaneidemme ja arvokeijun vastuullisuutta.

Vastuullisuusohjelmamme arvioi ja hyväksyy yhtiön hallitus, joka vastaa myös vuosittain asetettavien vastuullisuustavoitteiden ja -mittareiden sekä eettisten ohjeiden hyväksymisestä. Yhtiön johtoryhmä valvoo ja edistää tavoitteiden toteutumista. Raportoimme vastuullisuustyöstämme vuosittain toimintakertomuksessa, ja nyt ensimmäistä kertaa vuoden 2025 osalta myös vastuullisuusraportissa.



Ilmastotekoja suunnittelun edetessä

Itäradan suunnittelu kestää arviolta yhdeksän vuotta. Päivitämme vastuullisuusohjelmaa ja vuosittaisia tavoitteitamme suunnittelun tuottaman tietopohjan mukaisesti ja olennaisiin kestävyysaiheisiin perustuen. Vastuullisuuden tiekartta 2026–2031 ohjaa vastuullista suunnittelua.

Itäradan vastuullisuusohjelman pääteemat ja -tavoitteet jakautuvat kolmeen teemaan: ympäristövastuu (E), sosiaalinen vastuu (S) ja hyvä hallintotapa (G). Tämä vuoden 2025 raportti etenee teemojen mukaisesti.

Vastuullisuustavoitteemme ohjaavat erityisesti päästö- ja luontovaikutusten tunnistamiseen sekä siihen, että laadimme suunnitelmat hiilidioksidipäästöjen ja luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvien haittojen vähentämiseksi. Hyödynnämme pohjätietona ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) ja sitä tukevien selvitysten tuottamaa tietoa, jotta voimme tehdä vaikutuksiltaan kestäviä linjauksia ja suunnitteluratkaisuja sekä kuvata etenemistä läpinäkyvästi raportoinnissa.

Esimerkkinä kestävästä suunnittelusta toimii yleissuunnitteluun etenevä Itäradan ratalinjaus, joka valittiin YVA-menettelyn tietoon pohjautuen kokonaisvaikutuksiltaan ympäristön kannalta vähiten haitallisena ja hyötyjä parhaiten mahdollistavana ratkaisuna.

TIEKARTTA JOHTAA ILMASTOTEKOIHIN

Uuden raideyhteyden vastuullinen suunnittelu edellyttää kestävien ja ympäristöä säästävien menetelmien kehittämistä, kiertotalouden hyödyntämistä, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestäviä ratkaisuja sekä tiivistä yhteistyötä eri sidosryhmien kanssa. Itäradalle tärkeää on myös kasvattaa alan tulevia ammattilaisia vastuulliseen liikenneinfrastruktuurin suunnitteluun tarjoamalla aktiivisesti yliopistoille ja korkeakouluille tutkimus- ja opinnäytetöiden aiheita.

YVA-selvitysten tulosten pohjalta määrittelimme olennaiset kestävyystavoitteemme vuosille 2026–2031 yhdessä keskeisten sidosryhmiemme kanssa. Olennaisuutta ja sen ennakoitua kehityssuuntaa arvioimme lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Lopuksi tunnistimme kestävyysaiheet, jotka

ovat hankkeelle sekä merkittäviä että taloudellisesti olennaisia.

Kaksoisolennaisuusanalyysin tuloksena syntyi kokonaiskuva olennaisimmista raportoitavista kestävyysaiheista ja vastuullisuuden tiekartta sekä biodiversiteettisuunnitelma. Noudatamme hankkeen suunnitteluvaiheessa soveltuville osin ESRS-standardien kestävyysaiheita.

Tiekartta varmistaa, että ympäristö- ja ilmastotavoitteet, sosiaalinen vastuu sekä hyvä hallintotapa etenevät hallitusti ja mitattavasti hankkeen eri vaiheissa ja ne huomioidaan johdonmukaisesti päätöksenteossa.

Yleissuunnitteluvaiheessa olennaisimmiksi arvioimme kuusi kestävyysaihetta

- E1** Ilmastomuutokseen sopeutuminen ja hillintä
- E4** Luontokadon hillitseminen
- E5** Materiaalivirtojen hallinta ja resurssiviisuus
- S2** Arvoketjun työvoima
- S3** Vaikutukset alueen yhteisöihin
- G1** Hyvä hallintotapa

VASTUULLISUUSOHJELMAN PÄÄTAVOITTEET

E Hankkeen hyväksyttävyyttä

Tunnistamme ja huomioimme vaikutukset ilmastoon ja muuhun ympäristöön suunnittelussa.

Minimoimme ja ennakoimme rakentamisen aikaisia ilmastovaikutuksia.

Tunnistamme ilmastomuutoksen torjuntaan liittyviä mahdollisuuksia.

Edistämme luonnon monimuotoisuutta ja ennallistamista.

S Yhteiskunnallinen vaikuttavuus

Vahvistamme Suomen kytkeytymistä EU:n raideliikennejärjestelmään ja edistämme alueellista kilpailukykyä.

Viestimme avoimesti, vuorovaikutteisesti ja sidosryhmien tarpeet huomioiden.

Varmistamme, että alalla on jatkossakin osaajia ja resursseja.

G Toiminnan tuloksellisuus

Toimintamme on tuloksellista, pitkäjänteistä ja läpinäkyvää.

Käytämme varojamme vastuullisesti ja läpinäkyvästi.

Toteutamme hankinnat vastuullisesti.

Ympäristövastuu

Itärata suunnitellaan kunnolla – myös ympäristön näkökulmasta. Huomioimme suunnittelussa radan vaikutukset ihmisten arkeen ja luonnon monimuotoisuuteen, ja suojelemme arvokkaita luontokohteita ja kulttuuriympäristöjä. Haluamme löytää infrarakentamiseen myös uusia innovaatioita, esimerkiksi kiertotalouden keinoin.

TÄRKEIMMÄT TEKOMME 2025:

- Valitsimme radan jatkosuunnitteluun linjausvaihtoehdon, joka aiheuttaa ihmisille ja luonnolle vähiten kielteisiä ja eniten myönteisiä vaikutuksia.
- Arvioimme suurimpia CO₂-päästölähteitämme, jotta voimme pienentää päästöjämme tehokkaasti.
- Biodiversiteettisuunnitelmamme valmistui.



Ympäristöhaittoja vähennetään huolellisella suunnittelulla

Itärata suunnitellaan kohti rakentamisvalmiutta niin, että vastuullisuus huomioidaan johdonmukaisesti päätöksenteossa, suunnittelussa ja sidosryhmytyössä. Tunnistamme rakentamisen aikaiset vaikutukset ja pyrimme aiheuttamaan mahdollisimman vähän haittaa ihmisille ja luonnolle.

Radan rakentaminen aiheuttaa väistämättä monenlaisia vaikutuksia ympäristölle, ja haitallisia vaikutuksia pystytään pienentämään huolellisella suunnittelulla. Lainsäädäntö edellyttää kaikilta kaukoliikenteen ratahankkeilta laajaa ympäristövaikutusten arviointia (YVA-menettely). Sen pohjalta myös me saamme tietoa Itärata-hankkeen hiilidioksidipäästöistä ja luontovaikutuksista ja pystymme kehittämään toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi sekä luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi.

Saimme Itärata-hankkeen lähes kaksi vuotta kestäneen ympäristövaikutusten arviointityön valmiiksi vuoden 2025 lopussa.*

VAIKUTUKSET TARKASSA SYYNISSÄ

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkasteltiin kaikkia Itäradan vaihtoehtoisia ratalinjauksia. Jokaisen osalta arvioitiin niiden todennäköisesti merkittävät vaikutukset:

- väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- luonnonvarojen hyödyntämiseen

Osana YVA-menettelyä tehtiin lukuisia selvityksiä, esimerkiksi luontoselvityksiä, tärinä- ja runkomeluselvitys, liikenneselvitys, maisemaselvitys sekä arkeologinen inventointi. (Lue lisää sivulta 11.)

Olimme myös aktiivisessa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kanssa, ja saimme heiltä satoja kommentteja ja palautteita. (Lue lisää käymästämmme vuoropuhelusta sivuilta 15 ja 16.)

* Lopullisesti YVA-menettely valmistuu toukokuussa, kun yhteysviranomainen antaa siitä perustellun päätelmän.

TAVOITE	TOIMENPITEET JA MITTARIT 2025	TOTEUMA 2025
Tunnistamme ja huomioimme vaikutukset ilmastoon ja muuhun ympäristöön suunnittelussa.	YVA-selostus valmistuu.	●
	Luomme ympäristövastuulle tavoitteet ja laadimme mittarit vuodelle 2026	●
Minimoimme ja ennakoimme rakentamisen aikaisia ilmasto-vaikutuksia.	Toteutamme CO2-laskennan ja arvioimme ilmastovaikutukset YVA-selostukseen pohjautuen. Laadimme mittarit vuodelle 2026.	●*
Tunnistamme ilmastomuutoksen torjuntaan liittyviä mahdollisuuksia.	Haemme ympäristön kannalta kestäviä, myös täysin uudenlaisia ratkaisuja projekteissamme.	●**
	Käynnistämme kaksi uutta selvitystä tai opinnäytetyötä ympäristökysymyksiin liittyvistä mahdollisuuksista yliopistojen yritysten tai tutkimuslaitosten kanssa.	●
Edistämme luonnon monimuotoisuutta ja ennallistamista.	Tunnistamme keskeiset ympäristöriskit ja laadimme biodiversiteettisuunnitelman tavoitteineen.	●

● Toteutunut ● Toteutunut osittain

* Suunnittelutarkkuus ei riittänyt CO2-laskentaan. Suurimmat päästölähteet tunnistettu.

** Ratalinjausvaihtoehtojen tarkentamisessa testattiin tekoälysuunnittelua.

SEKÄ KIELTEISIÄ ETTÄ MYÖNTEISIÄ VAIKUTUKSIA

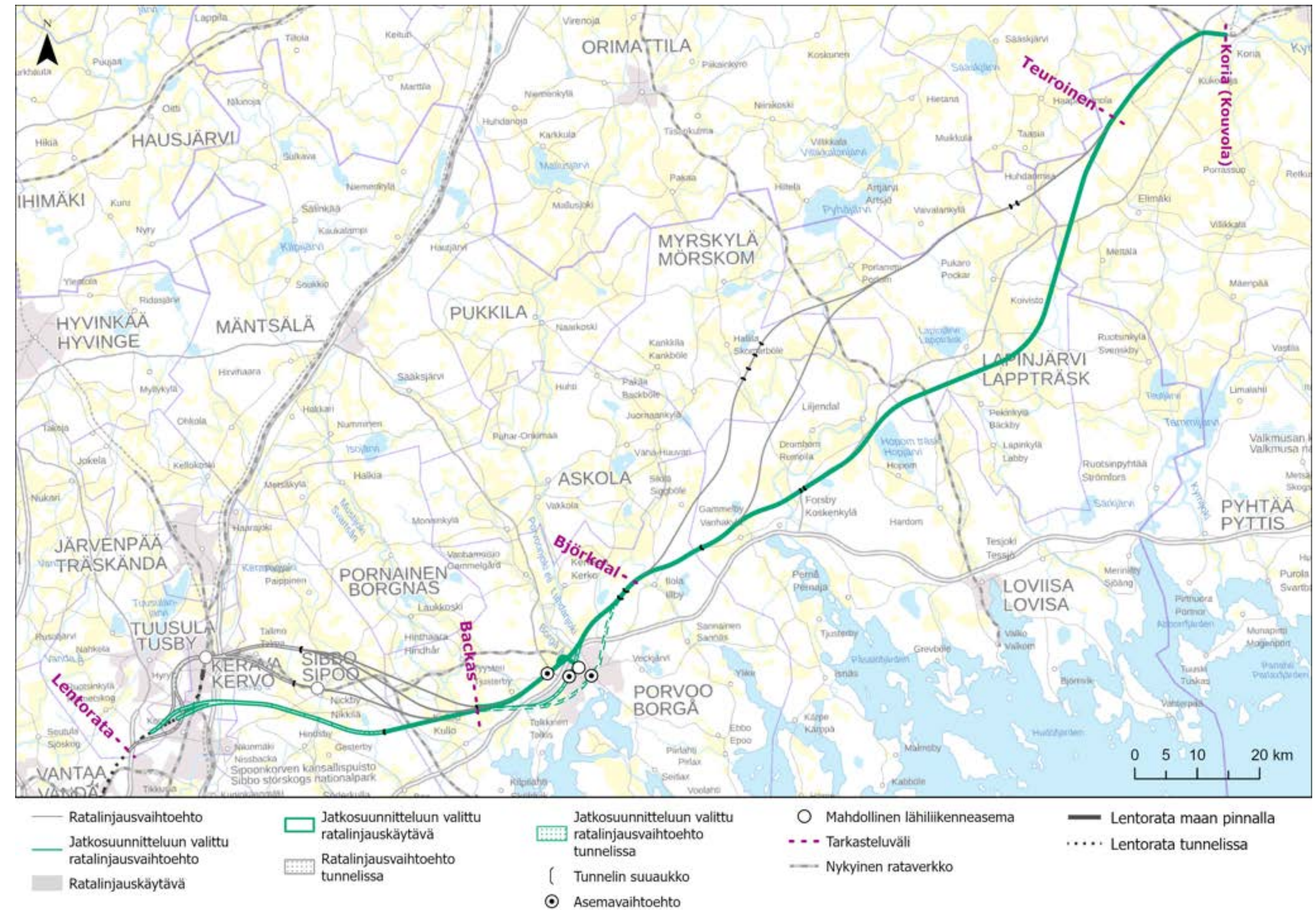
YVA-menettelyssä tunnistetaan suunnittelualueen luontotyytit ja lajisto sekä tekijät, jotka mahdollisesti heikentävät luonnonympäristön arvoa ja virkistyskäyttöä.

Itäradan YVA-arviointiselostuksessa todetaan, että kaikkien vaihtoehtoisten ratalinjausten vaikutukset luontoon ovat maanpäällisillä rataosuuksilla kohtalaisia tai suuria, ja ne kohdistuvat suojelualueisiin, lajistoon, luonnon arvokohteisiin ja ekologisiin yhteyksiin. Rakentamisen vuoksi menetetään myös hiilivarastoja ja -nieluja.

Alueella asuville ihmisille kielteisiä vaikutuksia syntyy esimerkiksi siitä, että ratalinja jakaa asutustihentymiä ja pidentää paikallisia kulkuyhteyksiä. Myös maanrakennustyöt (louhinta, paalutus, pontitus, maankaivu ja -siirto) sekä rakentamiseen liittyvä liikenne, melu, mahdollinen tärinä ja pöly aiheuttavat kielteisiä vaikutuksia. Radan valmistuttua junaliikenteestä voi aiheutua melua ja tärinää radan varren rakennuksiin.

Itäradan merkittävimpiä myönteisiä vaikutuksia ihmisille ovat Itä-Suomen kaukojunien matka-ajan lyheneminen, Porvoon yhteyksien parantuminen, junamatkojen määrän kasvu sekä automatkoista aiheutuvien päästöjen ja onnettomuuksien väheneminen. Lisäksi rata mahdollistaa tavaraliikennettä, tuo edellytyksiä kestäväan yhdyskuntarakentamiseen ja elinkeinon kehittämiseen radan varren paikkakunnille.

► Itärata Oy julkaisi marras-kuussa 2025 yleissuunnitteluun etenevän ratalinjauksen. Linjaus valittiin YVA-menettelyssä tarkasteltujen vaihtoehtojen joukosta. Valittu linjaus aiheuttaa vähiten haittaa ympäristölleen sekä mahdollistaa eniten hyötyjä, kuten tulevaisuudessa rakennettavia uusia liikennepaikkoja.



VÄHITEN HAITTAA AIHEUTTAVA LINJA JATKOSUUNNITTELUUN

YVA-menettelyn tulosten perusteella Itärata Oy:n hallitus valitsi yleissuunnitelmavaiheeseen ratalinjauksen, joka aiheuttaa ihmisille ja luonnolle vähiten haittaa ja mahdollistaa eniten hyötyjä.

Luontoarvojen näkökulmasta ratkaisevaa oli, että valittu ratalinjaus on vaihtoehtoista lyhin; mitä lyhyempi rata sitä vähemmän vaikutuksia maisemaan ja luontoon. Lisäksi linjaus kulkee hyvän matkaa jo rakennetussa maastossa, mikä säästää luontokohteita. Sipoon alitse rata kulkee lähes kokonaan tunnelissa, ja sen vaikutukset asutukseen, ihmisiin ja luontoon jäävät pienemmiksi kuin maan päällä kulkevasta radasta. Rata alittaa kalliotunnelissa muun muassa Sipoonjoen Natura-alueen.

Valitun linjauksen tärkeä etu oli myös se, että se aiheuttaa radanvarren asukkaille vähiten runkomelu-, tärinä- ja meluhaittaa. Björkdal - Teuroinen-rataosuudelle valittu linjaus mahdollistaa tulevaisuudessa useampia asemapaikkoja (Koskenkylä, Lapinjärvi, Elimäki), tukee itäisen rantaradan linjausta ja Lahti-Loviisa-radan mahdollista hyödyntämistä.

Porvoon kohdalla YVA-menettelyssä on tarkasteltu yhtä maan päällä ja kahta tunnelissa kulkevaa vaihtoehtoa. Toinen tunnelivaihtoehtoista tiputetaan pois kesään mennessä tehtävän lisäselvityksen jälkeen, ja jatkoon viedään maanpäällinen Kuninkaanportin vaihtoehto sekä yksi tunnelissa kulkeva vaihtoehto. Niiden välillä tehtävä linjausvalinta edellyttää lisäselvityksiä, kuten yleissuunnitteluvaiheen mahdollistamia maa- ja kallioperätutkimuksia.

Kaikki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä saatu tieto otetaan huomioon radan jatkosuunnittelussa, ja kielteisiä vaikutuksia lievennetään mahdollisuuksien mukaan.

Tehdyt selvitykset

Kaikista vaihtoehtoisista ratalinjauksista tehtiin osana YVA-menettelyä muun muassa seuraavat erillisinä julkaistut selvitykset:

LUONTOSELVITYKSET

Kartoitettiin erilaisen lähdeaineiston ja maastokäyntien avulla suunnittelualueen luontotyyppit ja lajit vähintään 200 metriä kunkin linjausvaihtoehdon molemmilta puolilta. Havaittiin suojelua vaativien lajien (viitasammakko, sudenkorento, lepakko ja liito-orava) elinympäristöjä, lintujen pesimäalueita sekä uhanalaisia ja silmälläpidettäviä luontotyyppiejä. Alueella on paljon lähteitä, noroja ja jokia.

ARKEOLOGISET SELVITYKSET

Museovirasto kartoitti arkeologiset kohteet eri linjausvaihtoehtojen alueella, jotta ne voidaan ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Löytyi 101 uutta arkeologista kohdetta, muun muassa esihistoriallinen hautaröykkiö Porvoosta ja kivikautiset asuinpaikat Porvoosta ja Loviisasta, hiilimiiluja, rajamerkkejä ja vesimyllyjen jäänteitä. Myös 78 ennestään tunnettua kohdetta tarkastettiin.

TÄRINÄ- JA RUNKOMELUSELVITYS

Selvitettiin mallinnuksen avulla, millaista tärinää ja runkomelua ohi ajavat matkustaja- ja tavaraliikenteen junat aiheuttavat rakennuksiin. Määriteltiin vaimennusratkaisut, jotta radan läheisyydessä asuville ihmisille aiheutuu radasta mahdollisimman vähän tärinä- ja runkomeluhaittaa ja haitat saadaan pidettyä pääosin ohjearvojen alapuolella.

JA 15 MUUTA SELVITYSTÄ

Lisäksi tehtiin noin 15 muuta selvitystä, muun muassa seuraavat: tavaraliikenneselvitys ja Rail Baltica Itäradan tavaraliikenteessä, lähijunaliikenneselvitys, raideleveyselvitys, maisemaselvitys, suurnopeusjunakalustoselvitys (diplomityö) ja Itäradan hyödyt aluekehitykselle vaikutusalueen keskeisten kaupunkien näkökulmasta (gradu).

Hyvällä suunnittelulla pienempi hiilijalanjälki

Tärkeä osa ratahankkeen suunnittelua on löytää keinoja, joilla radan rakentamisen ilmastovaikutuksia voidaan pienentää. Etsimme näitä ratkaisuja yhdessä kumppaneidemme kanssa.

Ratahankkeessa ilmastopäästöjä alkaa syntyä erityisesti silloin, kun konkreettisen radan rakentaminen alkaa. Päästöjä syntyy esimerkiksi maankäytöstä, työkoneista ja kuljetuksista sekä rakentamisessa käytettävistä materiaaleista, joista monet, kuten betoni ja teräs, ovat hiili-intensiivisiä.

Arvioimme vuonna 2025 Itäradan suurimpia päästölähteitä, ja niitä ovat tunnelit, sillat ja paalulaatat, joissa käytetään paljon betonia ja terästä. Tässä vaiheessa hankkeen suunnittelua tarkan päästölaskennan tekeminen ei vielä ole mahdollista.

Hyvällä suunnittelulla rakentamisen aikaisiin hiilidioksidipäästöihin (CO₂) voidaan vaikuttaa ratkaisevasti esimerkiksi optimoimalla maa- ja kallioleikkausten määrää, tarkastelemalla suunnitelmaratkaisujen

materiaalitehokkuutta sekä korvaamalla korkeapäästöisiä materiaaleja vähäpäästöisemmällä vaihtoehdoilla.

Olemme ryhtyneet selvittämään keinoja hiilijalanjälkemme pienentämiseen yhdessä yritysten, tutkimuslaitosten ja korkeakoulujen kanssa. Toivomme, että näin syntyy uusia innovaatioita, joista on hyötyä infrarakentamisessa myös Itärataa laajemmin.

VÄHÄHIILISEMPIÄ RATKAISUJA TUNNELEIHIN

Vuonna 2025 Aalto-yliopistolle tehty diplomityö osoitti, että tunnelirakentamisen CO₂-päästöihin voidaan vaikuttaa suunnittelulla. Kun optimoidaan tunnelin kalliolujitukseen tarvittavan ruiskubetonin määrä, hiilidioksidipäästöt vähenevät ja myös kustannukset laskevat.

Uudenlaisten teknologia- ja materiaaliratkaisujen huomiominen on tärkeä osa ratahankkeemme ympäristövastuuta.

Tutkimuksessa vertailtiin myös eri lujitusmateriaalien vaikutuksia päästöihin ja kustannuksiin. Kävi ilmi, että kallioverkon käyttö on ruiskubetonia huomattavasti vähäpäästöisempi, vaikkakin kalliimpi, vaihtoehto.

TIETOA TUEKSI VALINTOJEN TEKEMISEEN

Itärata-hankkeessa on nyt alkanut yleissuunnitteluvaihe, jonka aikana tunnistamme ja ennakoimme entistä tarkemmin sitä, kuinka pystymme vaikuttamaan rakentamisen aikaisiin hiilidioksidipäästöihin.

Vuoden 2026 aikana valmistuu diplomityö, jossa arvioidaan raideliikenteen luontojalanjälkeä elinkaariarvioinnin (LCA) avulla, keskittyen erityisesti rakentamisen, materiaalien ja kunnossapidon aiheuttamiin ympäristövaikutuksiin. Tutkimus tarkastelee radan ilmasto-, maankäyttö- ja happamoitumisvaikutuksia sekä niiden yhteyttä luonnon monimuotoisuuden heikkenemiseen.

Huomioimme suunnittelussa myös kiertotalouden periaatteet. Haluaisimme esimerkiksi löytää ratkaisuja siihen, kuinka voisimme käyttää tehokkaasti hankkeessa syntyvää maaainesta (esim. louhinnan kallioainesta) radan rakentamisessa.

Uusi työkalu tunnistaa paikalliset ilmastovaarat

Muuttuva ilmasto koettelee Suomen rautateitä tulevaisuudessa monin uusin tavoin: esimerkiksi kovat sateet ja tulvat voivat aiheuttaa ratapenkereiden sortumia, ja helle saada raiteet taipumaan kuumuuden vaikutuksesta. Nämä riskit on tärkeää huomioida radan suunnittelussa.

Tampereen yliopistolle tehdystä diplomityöstä kehitettiin menetelmä, jonka avulla ratahankkeet voivat tunnistaa alueellisia ilmastovaaroja ja varautua niihin jo suunnitteluvaiheessa.

Menetelmä auttaa tunnistamaan sekä yksittäiset ilmastovaarat että niiden yhdistelmät – esimerkiksi kuivuuden ja sitä seuraavan rankkasateen – ja analysoimaan, millaisia vaikutusketjuja ne voivat aiheuttaa.

Menetelmää testattiin ensimmäistä kertaa Itäradan Porvoon suunnittelualueella. Yhdeksi paikalliseksi riskiksi tunnistettiin savimaat, jotka voivat kuivua tai vettyä nopeasti. Kutistuva savimaa voi romahduttaa paalulaattoja, joiden varaan rata on rakennettu.

Biodiversiteettisuunnitelma suojaa luonnon monimuotoisuutta

**Radan rakentamisen haitalliset luontovai-
kutukset täytyy pyrkiä minimoimaan jo
suunnitteluvaiheessa. Itäradan biodiversi-
teettisuunnitelma valmistui loppuvuodesta
2025.**

Suomi on sitoutunut YK:n luonnon monimuotoisuutta koskevaan yleissopimukseen sekä ja EU:n biodiversiteettistrategiaan, jonka tavoitteena on luontokadon pysäyttäminen ja luonnon monimuotoisuuden kehityksen kääntäminen elpymisuralle.

Olemme sitoutuneet valtio-omistajan vastuullisuuslinjausten ja omistajaodotusten mukaisesti tunnistamaan Itäradan vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen sekä vähentämään haitallisia vaikutuksia ja edistämään myönteisiä.

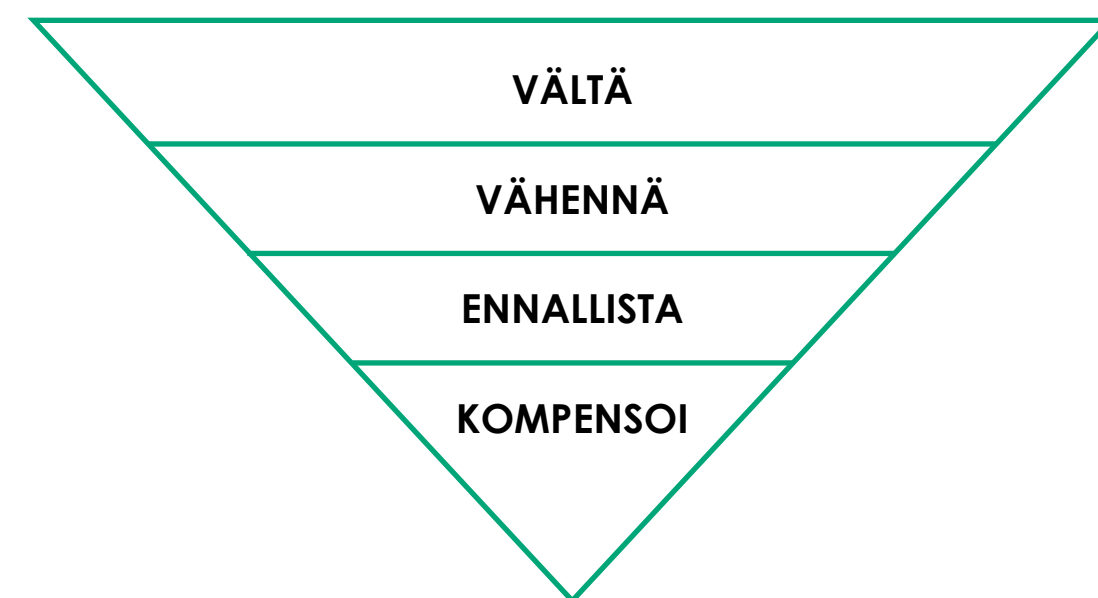
SUUNNITTELU NOUDATTAÄ LIEVENTÄMISHIERARKIAÄ

Luonnon monimuotoisuuden turvaamiseen ja elinympäristöjen ennallistamiseen tähtäävät tavoitteet ja toimenpiteet on määritelty Itärata-hankkeen biodiversiteettisuunnitelmassa. Sen päätavoitteet ovat:

1. Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen ja lisääminen
2. Luonnonvarojen kestävä käyttö
3. Ilmastonmuutoksen torjuminen ja sopeutuminen

Tavoitteet ohjaavat ratalinjauksen suunnittelua niin, että maasto ja kasvillisuus säilyvät mahdollisimman hyvin ennallaan ja linjaus ohjataan mahdollisimman lähelle ihmistoiminnan jo muokkaamia alueita.

Käytämme suunnittelussa niin sanottua lieventämishierarkiaa, jonka mukaisesti tärkeintä on välttää ja vähentää vaikutuksia, ja vasta sitten, jos näin ei voida tehdä, ennallistetaan ja viimeiseksi kompensoidaan luonnon monimuotoisuudelle aiheutettu haitta.



Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) paljasti, että Itäradan suunnittelualueella esiintyy luontodirektiivin liitteen IV a suojelua vaativista lajeista ainakin viitasammakkoa ja sudenkorentoa. Myös lepakoiden ja liito-oravien elinympäristöistä tehtiin havaintoja. Tiedot tarkentuvat yleissuunnitteluvaiheessa, jolloin huomioimme lajien lisääntymispaikat ja luonnonsuojelulain mukaiset poikkeamislupatarpeet. Suunnitelmamme lievennystoimenpiteet hyvissä ajoin lajeittain.

Maastotutkimuksissa käyttöön luontoajokortti

Yleissuunnitteluvaiheessa ratalinjauksella tehdään uusia, entistä tarkempia luontoselvityksiä luontoarvojen kannalta merkittäviksi ja kriittisiksi arvioituilla paikoilla. Maastotutkimusten määrä kasvaa, ja jotta varmistamme, ettei niissä aiheuteta haittaa luonnonarvoille, otamme vuoden 2026 aikana käyttöön luontoajokortin. Kaikkien maastossa työskentelevien täytyy suorittaa se ennen maastoon lähtemistä.

330

kilometriä ratalinjausten ympäristövaikutuksia arvioitiin osana YVA-menettelyä

68%

sidosryhmäkyselyyn vastanneista sanoo, että Itärata huomioi suunnittelussa vaikutukset ilmastoon ja luontoon erittäin hyvin tai hyvin

Sosiaalinen vastuu

Suunnitteleme Itärataa tiiviissä vuorovaikutuksessa radan vaikutusalueen kaupunkien ja kuntien, asukkaiden ja yhteisöjen kanssa. Viestimme hankkeesta avoimesti ja tuotamme luotettavaa tietoa sen vaikutuksista. Teemme yhteistyötä yliopistojen ja korkeakoulujen kanssa, jotta alalla riittää osaajia tulevaisuudessakin.

TÄRKEIMMÄT TEKOMME 2025:

- Teimme suunnitelmallista yhteistyötä sidosryhmiemme kanssa. Luottamus hankkeeseen on vahvistunut ja meitä pidetään aktiivisena yhteistyökumppanina.
- Kehitimme karttapalautekyselyn, jonka avulla pyysimme asukkailta näkemyksiä ympäristövaikutuksista.
- Tarjosimme aiheita opinnäytetöihin, ja niitä valmistui yhteensä 5 kappaletta.



Kumppanuus ja vuorovaikutus hankkeen ytimessä

Itäradan sosiaalinen vastuu perustuu alueellisen elinvoiman, saavutettavuuden, osallisuuden ja luottamuksen rakentamiseen. Huomioimme ihmiset ja yhteisöt koko hankkeen elinkaaren ajan, suunnittelusta päätöksentekoon ja tulevaisuuden hyötyihin asti.

VUOROVAIKUTUS JA OSALLISTAMINEN LUOTTAMUKSEN PERUSTANA

Itärata-hanke koskettaa laajaa joukkoa sidosryhmiä, joilla on erilaisia odotuksia, keskenään ristiriitaisiakin. Suunnittelemme Itärataa tiiviissä vuorovaikutuksessa vaikutusalueen kaupunkien ja kuntien, asukkaiden ja yhteisöjen kanssa. Tuotamme luotettavaa ja ajantasaista tietoa erilaisten selvitysten sekä lakisääteisten menettelyjen muodossa.

Viestinnän ja sidosryhmätyön tehtävänä on tarjota osallisille riittävää ja selkeää tietoa hankkeen tavoitteista, etenemisestä ja vaikutuksista. Olennainen osaradan suunnitteluprosessia on sidosryhmien kuulemi-

nen ja osallistaminen kaikissa hankkeen vaiheissa. Sitä edellyttää myös lainsäädäntö, kuten laki ympäristövaikutusten arvioinnista ja ratalaki. Avoin vuoropuhelu tukee hyväksyttävää ratkaisua, vähentää epävarmuutta ja vahvistaa luottamusta koko hankkeen elinkaaren ajan.

Mittaamme sidosryhmiämme palvelevan viestinnän ja vuorovaikutuksen onnistumista sidosryhmäkyselyiden ja vuorovaikutustilaisuuksien palautteiden kautta. Vuodelle 2025 asettamamme sosiaalisen vastuun tavoitteet ovat pääosin toteutuneet.

Vuorovaikutus ja viestintä on ollut laajaa ja monikanavaista, vaikka YVA-menettelyn mukaiset vuorovaikutustilaisuudet siirtyivätkin alkuvuoteen 2026 Lentoradan muutettua linjaustaan. Järjestimme avoimia yleisötilaisuuksia, kutsuimme alueen järjestöt ja muut toimijat yhteistyöryhmään ja kehitimme paikkatietoon perustuvan karttapalvelun, jonka kautta asukkaat antoivat palautetta linjausvaihtoehtojen ympäristövaikutuksista. Saatu palaute on hyödynnetty ympäristövaikutusten arvioinnissa ja yhtiön toiminnan kehittämisessä.

TAVOITE	TOIMENPITEET JA MITTARIT 2025	TOTEUMA 2025
Vahvistamme Suomen kytkeytymistä EU:n raideliikennejärjestelmään ja edistämme alueellista kilpailukykyä.	Rail Baltican rooli Itäradan tavaraliikenteessä -selvitys	●
	Tapaamme omistajat vähintään neljä kertaa vuodessa.	●
	Tapaamme vaikutusalueen keskeisiä toimijoita kaikista maakunnista sekä valtakunnallisia ja kv. toimijoita suunnitelmallisesti.	●
Viestimme avoimesti, vuorovaikutteisesti ja sidosryhmien tarpeet huomioiden.	Omistajatytyväisyys (1–5): tavoite 4,0	● 4,0
	Sidosryhmätytyväisyys (1–5): tavoite 3,8	● 3,9
	YVA-tilaisuuksien palaute (1–5): tavoite: 3,6	○
Varmistamme, että alalla on jatkossakin osajia ja resursseja.	Tuemme hankkeissa mentorointimenettelyjä, tarjoamme vastuullisia projektipäällikkötehtäviä ja yliopistotason opinnäytetyöprojekteja.	●

● Toteutunut ○ Tavoitetta ei voitu mitata, koska YVA-tilaisuudet siirtyivät alkuvuoteen 2026.

YHTEISTYÖ ELINKEINOELÄMÄN JA ALUEELLISTEN TOIMIJOIDEN KANSSA

Teemme aktiivista yhteistyötä omistajiemme, vaikutusalueen kuntien sekä viranomaisten kanssa. Keskeisiä kumppaneitamme ovat myös julkiset toimijat ja elinkeinoelämä, joiden kanssa edistämme itäisen Suomen kilpailukyvyn ja saavutettavuuden vahvistumista. Tapaamme säännöllisesti myös valtakunnallisia päättäjiä sekä liikenteen kansainvälisiä ja kotimaisia asiantuntijoita.

Meille tärkeitä kumppaneita ovat myös arvoketjumme palveluntuottajat. Suunnittelun kautta realisoituvat hankkeen pitkäjänteiset vastuullisuuden tavoitteet.

Kansainvälisten raideliikenneyhteyksien osalta tapaamme eurooppalaisia liikenne- ja rautatiealan toimijoita ja kuulumme verkostoihin, jotka liittyvät rajat ylittäviin yhteyksiin ja TEN-T-verkkoon (Trans-European Transport Network).

SIDOSRYHMÄ- JA OMISTAJATYYTYVÄISYYS

Seuraamme sidosryhmiemme ja omistajiemme tyytyväisyyttä säännöllisesti. Syksyllä 2025 toteutettu sidosryhmätutkimus kertoo, että sidosryhmien luottamus hankkeeseen on vahvistunut ja arviot hankkeen (Itärata Oy) työn tuloksellisuudesta ovat parantuneet. Vastausten perusteella Itärata-hanketta pidetään tärkeänä Itä-Suomen kehityksen kannalta.

OSAAMISEN KEHITTÄMINEN JA OPPILAITOSYHTEISTYÖ

Haluamme varmistaa, että raitainfrastruktuurin suunnitteluun riittää kotimaista osaamista. Teemme korkeakoulu-yhteistyötä ja tarjoamme yliopistotason opinnäytetyöprojekteja. Vuonna 2025 valmistui viisi yliopisto- ja korkeakoulutason opinnäytetyötä.

Tuemme käynnistyvissä projekteissa myös mentorointimenettelyjä, tarjoamme vastuullisia projektipäällikkötehtäviä ja kannustamme kumppaneitamme käyttämään hankkeessamme myös junioritason konsultteja. YVA-prosessissa toteutettiin yksi projektipäällikön vaihdos mentorointimenettelyllä.

600

vastausta ja kommenttia
asukkailta karttapalaute-
kyselyyn

100+

suunnittelualueen yhteisöä sai
meiltä kutsun tulla mukaan
yhteistyöryhmäämme

78%

sidosryhmäkyselyn vastaajista
pitää Itärataa aktiivisena
yhteistyökumppanina



Suunnittelu tuottaa uutta tietoa

Itärata-hankkeen yhtenä keskeisenä tavoitteena on vahvistaa Suomen kytkeytymistä Euroopan unionin raideliikennejärjestelmään ja edistää alueellista kilpailukykyä. Tuotamme tietoa hankkeen yhteiskuntataloudellisista vaikutuksista ja laajennamme tietopohjaa, jolla on merkitystä hankkeen toteutuksesta päätettäessä.

Itärata hyväksyttiin heinäkuussa 2024 osaksi Euroopan liikenteen laajennettua ydinverkkoa (Trans-European Transport Network, TEN-T). Hyväksyntä mahdollistaa EU-rahoituksen hakemisen ratahankkeen suunnitteluun ja tukee liikennejärjestelmän pitkäjänteistä kehittämistä.

60 % sidosryhmäkyselyyn vastanneista suhtautuu myönteisesti siihen, että Suomi siirtyisi vaiheittain eurooppalaiseen raideleveyteen.

LIIKENNESelvITYKSET SUUNNITTELUN JA PÄÄTÖKSENTEON TUKENA

Olemme toteuttaneet Itärata-hankkeessa useita liikenneselvityksiä, jotka koskevat muun muassa tavara- ja henkilöliikennettä, kalustoa, raideliikenteen vaikutusta alueiden elinvoimaan sekä raideleveyteen liittyviä kysymyksiä.

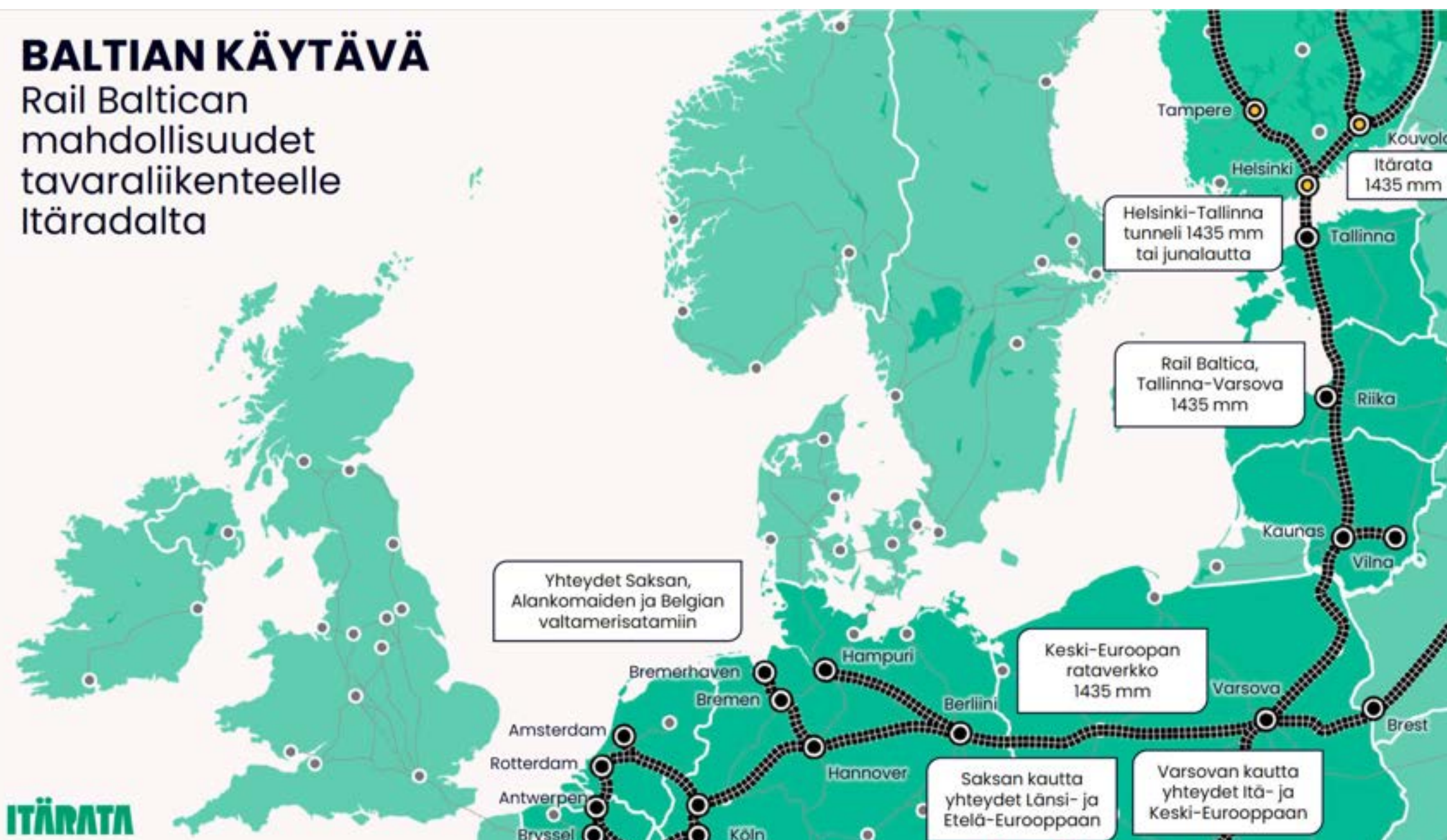
RAIL BALTICA JA ITÄRADAN KANSAINVÄLISET KYTKENNÄT

Teetimme myös Rail Baltica Itäradan tavaraliikenteessä -selvityksen, jossa arvioitiin Rail Baltican tarjoamia logistisia mahdollisuuksia Suomelle ja Itäradalle sekä Baltian käytävän roolia osana Euroopan laajuista rataverkkoa. Selvitys osoittaa, että kytkeytyminen Rail Balticaan voisi avata Suomelle uusia, kilpailukykyisiä ja vähäpäästöisiä raideliikenteen yhteyksiä Keski- ja Itä-Eurooppaan.

RAIDELEVEYDEN VAIKUTUKSET JA VAIHTOEHDOT

Vuonna 2024 toteutetussa raideleveys selvityksessä tutkittiin Itäradan toteuttamista eurooppalaisella raideleveydellä ja arvioitiin sen vaikutuksia infrastruktuuriin, kustannuksiin, kalustoon, liikenneverkkoon sekä ympäristövaikutusten arviointiprosessiin.

BALTIAN KÄYTÄVÄ Rail Baltican mahdollisuudet tavaraliikenteelle Itäradalta



Olemme kartoittaneet raideleveyttä koskevia näkemyksiä myös Itäradan sidosryhmille ja omistajille suunnatussa kyselyssä. Kyselyyn vastanneista enemmistö on perehtynyt teettämäämme selvitykseen ja kannattaa vaiheittaista siirtymistä eurooppalaiseen raideleveyteen.

ITÄRADAN VAIKUTUKSET ALUEKEHITYKSEEN

Olemme käynnistäneet myös yhteistyön Itä-Suomen yliopiston kanssa tutkimuksesta, jossa selvitetään,

miten Itäradan toteutuminen vaikuttaisi itäisen Suomen liikennevirtoihin, aluekehitykseen sekä yritysten sijoittumiseen ja työpaikkojen määrään.



Kaikki Itäradan selvitykset ja tutkimukset löytyvät Itäradan sivuston [Suunnittelu-osioista](#).

Hyvä hallintotapa

Kaiken toimintamme perustana ovat tuloksellisuus, pitkäjännittäisyys ja läpinäkyvyys. Käytämme varojamme vastuullisesti: pysymme hankkeen aikataulussa ja budjetissa, järjestämme laadukkaita kilpailutuksia ja hallitsemme toimintaamme kohdistuvia riskejä. Haluamme myös olla luotettava kumppani.

TÄRKEIMMÄT TEKOMME 2025:

- Johdimme strategisia ja taloudellisia tavoitteita vuosittaisen toimintasuunnitelman mukaisesti, seurasimme toteutumista systemaattisesti ja raportoimme avoimesti.
- Tunnistimme toimitusketjumme riskejä yhdessä kumppaneidemme kanssa.
- Huolehdimme siitä, että kumppanimme ovat sitoutuneita eettisiin ohjeisiimme.



Ohjenuorana tuloksellisuus ja eettiset toimintatavat

Haluamme olla tuloksellinen ja läpinäkyvä toimija, luotettava kumppani ja osaava tilaaja. Päätöksemme perustuvat tutkittuun tietoon, ja toimintaamme ohjaavat eettiset periaatteet, joihin myös yhteistyökumppanimme ovat sitoutuneet.

Tuloksellisuus tarkoittaa meille sitä, että pysymme ratahankkeen suunnittelussa sille annetussa aikataulussa ja budjetissa. Rahoituksemme tulee omistajiemme kautta julkisista varoista, joten haluamme käyttää varojamme vastuullisesti ja olla kustannustehokas toimija.

Pyrimme kilpailuttamaan kaikki kansallisen kynnysarvon ylittävät, mutta erityisalan hankintalain kynnysarvon alittavat hankinnat, joiden arvo on 60 000–443 000 euroa. Vuonna 2025 tällaisia hankintoja oli kolme kappaletta, joista kaksi kilpailutettiin. Kilpailutettujen hankintojen euromääräinen osuus näistä hankinnoista oli 74 %, kun tavoite oli 80 %.

EETTISET TOIMINTAOHJEET

Meillä on eettiset toimintaohjeet, jotka koskevat paitsi työntekijöitämme myös yhteistyökumppaneitamme ja


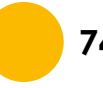





alihankkijoitamme. Hankinnan eettiset ohjeet sisältyvät kilpailutuksiin. Hallitus tarkastaa ohjeet vuosittain ja tekee tarvittaessa päivityksiä.

Edellytämme, että kumppanimme sitoutuvat vastuullisuusperiaatteisiimme ennen yhteistyön aloittamista. Järjestämme kumppaneillemme vuosittain myös vastuullisuusinfon, jossa periaatteita käydään läpi.

TUTKITTUA TIETOA PÄÄTÖSTEN POHJAKSI

Haluamme, että hankkeessa tehdyt päätökset perustuvat tutkittuun tietoon, jota tuotamme yhteistyössä yritysten, tutkimuslaitosten, yliopistojen ja korkeakoulujen kanssa. Tästä esimerkkinä toimii perusteellinen ympäristövaikutusten arviointi, jossa vertailimme eri ratolinjausvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia sekä keräsimme laajasti muuta tietoa ratalinjauspäätöksen pohjaksi (lue lisää sivuilta 8–13).

Raportoimme toiminnastamme avoimesti, ja pidämme huolta, että omistajilla ja muilla sidosryhmillämme on saatavilla ajantasainen tieto hankkeen etenemisestä ja sen vaikutuksista.

TAVOITE	TOIMENPITEET JA MITTARIT 2025	TOTEUMA 2025
Toimintamme on tuloksellista, pitkäjänteistä ja läpinäkyvää.	Toimintasuunnitelmaan kirjatut toimenpiteet ja taloudelliset tavoitteet toteutuvat. tavoite 5,0 (asteikolla 1-5)	 4,0*
Käytämme varojamme vastuullisesti ja läpinäkyvästi.	Kilpailutamme 80 % hankinnoista, joiden arvo on 60 000–443 000 euroa.	 74%**
Toteutamme hankinnat vastuullisesti.	Järjestämme kumppaneille vastuullisuusinfon.	
	Täydennämme Code of Conductiin korruptiota koskevan osuuden.	
	Sitoutamme kumppanimme vastuullisuusperiaatteisiimme ennen yhteistyön aloittamista.	
	Pk-yritysten maksukäytännöt 21 vrk.	
	Tunnistamme yritysvastuuriskit hankintaketjussa yhdessä suurimpien toimittajakumppaneiden kanssa.	

 Toteutunut

 Toteutunut osittain

* Suunnittelu laajeni Lentoradan linjausmuutoksesta johtuen ja edellytti lisähankintoja.

** Suunnittelu laajeni Lentoradan linjausmuutoksesta johtuen ja edellytti lisätyöhön tilaamista olemassa olevilta kumppaneilta.

Onnistunut hanke tarvitsee laadukkaita kilpailutuksia

Varmistamme toiminnan tuloksellisuutta järjestämällä mahdollisimman laadukkaita kilpailutuksia sekä hallitsemalla toimintaamme kohdistuvia riskejä.

Jotta saamme kilpailutuksissa riittävästi – ja hankkeen tarpeisiin vastaavia, laadukkaita – tarjouksia, järjestämme kilpailutusten yhteydessä niin sanottuja markkinavuoropuheluita tarjouskilpailusta kiinnostuneille toimijoille. Vuoropuhelujen tavoitteena on antaa tarjouksentekijöille tietoa kilpailutuksesta, jotta he pystyvät tekemään mahdollisimman laadukkaita tarjouksia. Näin pyrimme myös kasvattamaan saamiemme tarjousten lukumäärää.

RISKIEN HALLINTA LAAJENEET MYÖS ARVOKETJUUN

Tunnistamme omaan toimintaamme liittyviä riskejä ja hallitsemme niitä aktiivisesti. Riskit on jaettu kolmeen luokkaan: strategisiin, toiminnallisiin ja taloudellisiin.

Strateginen riski on, että ratahankeelta loppuisi omistajien tuki tai yhteiskunnallinen ja geopoliittinen tilanne muuttuisi merkittävästi. Taloudelliset riskit liittyvät kustannusten ylittymiseen. Toiminnallisiin riskeihin kuuluvat esim. tietoturvan pettäminen tai hankkeen suunnitteluun liittyvät riskit, kuten se, että suunnittelun toimintaympäristö muuttuisi tai kilpailutuksissa ei löydetäisi tekijöitä hankkeen eri vaiheille.

Arvoketjuun, esimerkiksi rakentamiseen tai materiaalien hankintaan liittyvät ihmisoikeusriskit tulevat ajankohtaisemmiksi hankkeen edetessä. Jo vuoden 2026 aikana hankkeessa ryhdytään tekemään enemmän esimerkiksi maastotutkimuksia, jolloin huomioidaan muun muassa ympäristöhaittojen ennaltaehkäisy ja työtaturmien hallinta. Tunnistamme yritysvastuuriskit hankintaketjussa ja olemme osana vastuullisuustyötä toteuttaneet suurimpien toimittajakumppaniemme monitoroinnin.

Riskejä tarkastellaan jokaisessa hallituksen kokouksessa osana toimitusjohtajan katsausta.

Väärinkäytöksen ilmoittamiseen oma kanava

Itärata Oy:llä on käytössään whistleblowing-kanava, jonka kautta kuka tahansa voi tehdä ilmoituksen havaitsemastaan eettisestä väärinkäytöksestä tai epäkohdasta Itäradan toimintaan liittyen. Kanava löytyy Itäradan nettisivuilta, ja ilmoituksen voi jättää anonyymisti.

Kanavaan tulleiden ilmoitusten käsittelystä vastaavat yhtiön hallituksen puheenjohtaja ja toimitusjohtaja. Vuoden 2025 aikana kanavalle ei tullut yhtään ilmoitusta.

200+

konsulttia on toiminut hankkeessamme

3,5 M€

Itäradan suunnittelun kustannukset v. 2025

71%

kumppaneistamme pitää kilpailutuksia onnistuneina

ITÄ RATA

