

PORVOON TUNNELIASEMIEN VERTAILU

Vertailuaineisto 21.3.2026

Linea Konsultit Oy



ITÄ
RATA

Esipuhe

Itäradan alustavassa yleissuunnitelmassa radalla on kolme vaihtoehtoista asemajärjestelyä Porvoossa:

- Kuninkaanportin maanpäällinen asema + pistoraideasema pelkästään lähijunille nykyisen museoradan loppupäässä
- tunneliasema Puistokadulla (Hornhattula)
- tunneliasema Porvoon keskustassa joen alla.

Seuraava suunnitteluvaihe on yleissuunnitelma, jossa on tarkoitus käsitellä kahta vaihtoehtoa:

- Kuninkaanportin maanpäällinen asema + pistoraideasema
- jompikumpi tunneliasemista, joko Puistokatu tai keskusta.

Porvoon kaupunki valitsee jatkosuunnitteluun mukaan otettavan tunneliasemavaihtoehdon kevään 2026 aikana. Itärata Oy on teettänyt yhdessä Porvoon kaupungin kanssa tämän kaupungin määrittämiin arviointiteemoihin perustuvan vertailuaineiston, joka palvelee kaupungin päätöksentekoa valittavasta vaihtoehdosta. Vertailulla pyritään tuomaan esille erityisesti niitä näkökulmia ja eroja, jotka eivät tule esille Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. 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. Aineiston on koonnut Linea Konsultit Oy, jossa työstä ovat vastanneet Sakari Somerpalo ja Atte Mantila.

Sisällys

<u>Esipuhe</u>	<u>2</u>
<u>Vertailun tarkoitus ja tiivistelmät</u>	<u>4</u>
<u>1. Tarkastelun lähtökohtia</u>	<u>7</u>
• <u>Taustaa Itäradasta</u>	<u>8</u>
• <u>Suunnittelutilanne ja jatkosuunnittelu</u>	<u>9</u>
• <u>Ratalinjaus- ja tunneliasemavaihtoehdot</u>	<u>11</u>
• <u>Itäradan ja Porvoon kehityksen aikajänteet</u>	<u>12</u>
• <u>Näkökulmia viranhaltijoiden haastatteluista</u>	<u>16</u>
<u>2. Maankäyttö</u>	<u>18</u>
<u>3. Kauppa ja muut palvelut</u>	<u>28</u>
<u>4. Kaupunkikuva ja ympäristö</u>	<u>33</u>
<u>5. Liikenne</u>	<u>38</u>
• <u>Lähtökohtia</u>	<u>39</u>
• <u>Porvoon aseman matkustajaennusteet 2040</u>	<u>41</u>
• <u>Kävely ja pyöräliikenne liityntäliikenteenä</u>	<u>42</u>
• <u>Joukkoliikenne liityntäliikenteenä</u>	<u>48</u>
• <u>Autoliikenne ja autojen liityntäpysäköinti</u>	<u>52</u>
<u>6. Mahdolliset synergiat: väestönsuoja ja pysäköinti</u>	<u>57</u>
<u>Lähteet</u>	<u>59</u>

LUKUOHJE

- Luvussa 1 on esitetty taustaa ja lähtökohtia keskustan ja Puistokadun tunneliasemavaihtoehtojen vertailua varten.
- Luvuissa 2–6 tunneliasemavaihtoehtoja on vertailtu lukuotsikoissa kuvattujen teemojen näkökulmasta.
- Lukujen 2–4 sekä luvun 5 alalukujen alussa on yhdellä dialla kuvattu kyseisen aiheen tarkasteluun liittyviä lähtökohtia. Sen jälkeen yhdellä tai kahdella dialla on vertailtu tunneliasemavaihtoehtoja kyseisen aiheen kannalta.

VERTAILUA
LÄHTÖKOHTIA

Vertailuaineiston tarkoitus

- Itärata on suunnitteluvaiheessa oleva uusi ratayhteys Helsingistä Porvoon kautta Kouvolaan. Itäradan ainoa asema Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Kouvolan välillä on suunnitteilla Porvooseen, joten Porvoon asema palvelee koko itäisen Uudenmaan asukkaita. Toteutuessaan radalla on vuosikymmeniä tai -satoja kestäviä vaikutuksia aluerakenteeseen.
- Itäradan seuraavaan vaiheeseen, yleissuunnitteluun, etenevät Porvoossa Kuninkaanportin maanpäällisen aseman linjaus sekä toinen alustavassa yleissuunnitelmassa olleista Porvoon alittavista tunnelissa kulkevista linjauksista. Tunnelivaihtoehdoissa asema sijaitsee maan alla joko keskustassa joen kohdalla tai Puistokadun alla Hornhattulassa.
- Porvoon kaupungilta odotetaan näkemystä kaupungin kannalta paremmasta tunnelivaihtoehdosta, joka otetaan mukaan yleissuunnitteluun. Tämä materiaali on Porvoon kaupungin määrittämiin arviointiteemoihin perustuva vertailuaineisto, joka palvelee kaupungin päätöksentekoa valittavasta vaihtoehdosta. 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.
- 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.



Tiivistelmä keskustan asemavaihtoehdosta

1. Maankäyttö	Keskustan asema tukeutuu hyvin nykyiseen kaupunkirakenteeseen. Se sijoittuu nykyisen asutuksen ja työpaikkojen painopisteeseen. <i>Tulevaisuus:</i> Keskustan asemavaihtoehdon lähellä on kaupungin nykysuunnitelmien mukaan myös tulevaisuudessa selvästi enemmän asukkaita ja työpaikkoja kuin Puistokadun vaihtoehdon ympäristössä. Keskustavaihtoehto tukee erityisesti keskustan täydennysrakentamista ja saneeraushankkeita, Länsirannan kehittymistä sekä Taidetehtaan ja ammattikorkeakoulujen aluetta ja jättää vapauksia kehittää maankäyttöä keskustan itä- ja länsipuolella. Tavoitteita hitaampi väestönkasvu ei heikennä vaihtoehdon toimivuutta.
2. Kauppa ja palvelut	Asema sijoittuu keskustaan, joka on Porvoon kaupallinen keskus ja matkailun pääkohde. <i>Tulevaisuus:</i> Keskustan asema tukee keskustan elinvoimaa vahvistamalla sen asemaa Porvoon palvelujen pääkeskuksena kaupungin omien tavoitteiden mukaisesti. Se tuo junamatkustajavirrat suoraan keskustaan ja Länsirannalle, mikä tukee päivittäistavarakaupan, erikoiskaupan, ravintoloiden, matkailupalvelujen ja ammattikorkeakoulujen säilymistä ja kehittymistä. Lisäksi matkailijoiden pääkohteet, kuten keskusta ja Vanha Porvoo, ovat asemalta suoraan saavutettavissa.
3. Kävely ja pyöräily	Liityntäkävelyn ja -pyöräilyn kannalta keskusta-aseman sijainti on hyvä: kävelyetäisyydellä on enemmän asukkaita, työpaikkoja ja palveluja, ja pyöräsaavutettavuus on tasaisempi eri puolilta kaupunkia. <i>Tulevaisuus:</i> Kävelyetäisyydellä on kaupungin nykyisten maankäyttösuunnitelmien mukaan jatkossakin enemmän asukkaita, työpaikkoja ja palveluja.
4. Joukko-liikenne	Keskusta on paikallisliikenteen ja myös seudullisten linjojen luontainen solmukohta. <i>Tulevaisuus:</i> Asema ei edellytä muutoksia paikallisliikenteeseen, sillä junaliikenne kytkeytyy keskustassa suoraan kaikkiin paikallisliikenteen linjoihin. Myös kaikki Porvooseen liikennöivät seudulliset bussilinjat tarjoavat vaihdottoman liityntäyhteyden juna-asemalle.
5. Auto-liikenne	Keskustassa ei ole tällä hetkellä riittävästi aseman vaatimaa tilaa liityntäpysäköintiin. <i>Tulevaisuus:</i> Asema edellyttää lisätilaa pysäköintiin. Keskustassa ja Länsirannalla pysäköintilaitoksille on löydettävissä vuorottaiskäyttöä muiden toimintojen kanssa, mikä on kustannustehokkaampaa. Asema tuo autoliikennettä keskustaan ja/tai Länsirannalle. Liikenteen jakautuminen katuverkolle riippuu pysäköintilaitosten sijainnista. Liityntäpysäköinti keskustassa on hitaammin saavutettava ja siten vähemmän houkutteleva kauempaa saapuville.
6. Synergiat	Keskusta-aseman lähellä on enemmän asukkaita ja työpaikkoja, mikä on etu, jos asemaa hyödynnettäisiin sirpale- tai väestönsuojana tai tunnelin yhteyteen rakennettaisiin erillinen väestönsuoja, joka voisi normaalitilanteessa toimia pysäköintiluolana. <i>Tulevaisuus:</i> Keskusta-aseman lähellä on myös tulevaisuudessa enemmän asukkaita ja työpaikkoja. Alustavassa yleissuunnitelmassa esitetty ajotunneliratkaisu palvelee heikosti mahdollista pysäköintiä, ja ajotunnelin sijaintia pitäisi jatkosuunnittelussa tarkastella uudelleen.

Tiivistelmä Puistokadun asemavaihtoehdosta

1. Maankäyttö	<p>Asemapaikka on irti keskustan kaupunkirakenteesta ja asutuksen painopisteestä. Asukastiheys aseman ympäristössä on matala ja etäisyys ydinkeskustasta n. 2 km.</p> <p><i>Tulevaisuus:</i> Puistokadun asema painottaa kaupungin kasvua länteen, erityisesti Puistokadun, Hornhattulan ja Eestinmäen suuntiin. Suunnitelmista ja rakentamistavasta riippuen alueella on potentiaalisia maankäytön lisäämismahdollisuuksia, joita kuitenkin rajoittaa perustettavuudeltaan heikko alue aseman koillispuolella, moottoritien viemä alue ja meluhäiriöt sekä kysymysmerkki tiiviimmän asuinrakentamisen houkuttelevuudesta tällä suunnalla. Sijainti palvelee hyvin mahdollisten työpaikka-alueiden, Perämiehenkadun ammattioppilaitoksen ja mahdollisen uuden sairaalan ja sote-keskuksen työntekijöitä. Heikkoutena on sijainti erillään keskustasta ja kaupungin nyky suunnitelmien mukaan keskustavaihtoehtoa pienempi asukas- ja työpaikkamäärä kävelyetäisyydellä. Jos kaupungin kasvu jää ennakoitua hitaammaksi, aseman rakentuminen kiinni keskustarakenteeseen voi kestää hyvin pitkään.</p>
2. Kauppa ja palvelut	<p>Asemapaikan tuntumassa ei nykyisin ole kaupallisia palveluja. Puistokadun ja Hornhattulantien risteykseen on suunnitteilla ABC-liikenneasema.</p> <p><i>Tulevaisuus:</i> Aseman sijainti tukee keskustavaihtoehtoa heikommin kaupungin tavoitteiden mukaista keskustan ja Länsirannan palvelukeskittymän vahvistumista. Asema voi lisätä Puistokadun varren ja moottoriteliittymän lähialueiden houkuttelevuutta palvelujen sijoittumisalueena, mutta laajan palvelutarjonnan syntyminen sinne vie Porvoon kasvuvauhdilla kauan, eikä kaupunki ole tavoitellut keskustan kanssa kilpailevaa toista palvelukeskittymää. Vahvuutena on hyvä yhteys alueelle mahdollisesti tulevaan sairaalaan ja sote-keskukseen.</p>
3. Kävely ja pyöräily	<p>Kävelyetäisyydellä asemasta on vähemmän asukkaita, työpaikkoja ja palveluja.</p> <p><i>Tulevaisuus:</i> Asemalta on 2 km keskustaan, mikä on heikkous Porvooseen tulijoiden kannalta. Pyörällä aseman saavutettavuus on hyvä kaupungin länsipuolelta, mutta keskustasta ja kaupungin itäosista pyörämatka asemalle on keskustavaihtoehtoa pidempi ja sisältää korkeuseroja. Aseman ympäristössä on tarjolla vähän palveluja, joissa voi asioida työmatkan yhteydessä, jollei aluetta kehitetä myös palvelukeskuksena.</p>
4. Joukko-liikenne	<p>Läntistä Mannerheiminväylää liikennöi nykyisin yksi kaupungin paikallisliikennelinja sekä Hornhattulantien ja Mäntsäläntien suuntien seutuliikenteen vuorot.</p> <p><i>Tulevaisuus:</i> Asema Puistokadulla edellyttää linjastomuutoksia ja tuo keskustan rinnalle toisen solmupisteen, mikä kasvattaa kustannuksia ja/tai heikentää palvelutasoa osasta suuntia. Porvoon sisäisen joukko liikenteen linjastoon vaikuttaa tulevina vuosikymmeninä myös muut asiat kuin aseman sijainti, mm. maankäytön ja katuverkon kehittyminen. Yhteydet länsisuunnalta Puistokadun asemalle ovat hieman nopeampia kuin keskusta-asemalle, linjastorakenteesta riippuen. Matka-aika lounaisista kaupunginosista keskustaan pitenisi hieman, jos syöttöliikennettä hoidettaisiin nykyisen linjan pistolla Puistokadun asemalle. Porvoon itäosista matka asemalle edellyttää matkustamista keskustan läpi, mikä merkitsee pitempää matka-aikaa keskustan asemaan verrattuna.</p>
5. Auto-liikenne	<p>Alue on sujuvasti saavutettavissa autolla Porvoon kaupunkialueen ulkopuolelta saapuville porvoolaisille ja itäuusimaalaisille.</p> <p><i>Tulevaisuus:</i> Tilaa liityntäpysäköinnille voi olla keskustaa helpompi järjestää alueen muista maankäyttösuunnitelmista riippuen. Alueelle on jo kaavoitettu tontti nykyistä bussiliikennettä palvelevalle liityntäpysäköintilaitokselle, mutta rautatieasema vaatisi lisää pysäköintiä. Edellytykset vuorottaispysäköinnille muiden toimintojen kanssa ovat heikot. Asema Puistokadulla houkuttelee enemmän auton käyttöön liityntämatkoilla kuin keskusta, jonne on helpompi tulla muilla kulkutavoilla.</p>
6. Synergiat	<p>Väestönsuojasynergiat ovat nykytilanteessa heikot, koska lähietäisyyden asukas- ja työpaikkatiheys on matala.</p> <p><i>Tulevaisuus:</i> Aseman lähellä on kaupungin nyky suunnitelmien mukaan myös tulevaisuudessa keskustaa vähemmän asukkaita ja työpaikkoja. Yhteys mahdollisiin maanalaisiin pysäköintitiloihin pitäisi tarkastella uudelleen jatkosuunnittelussa.</p>

1. Tarkastelun lähtökohtia

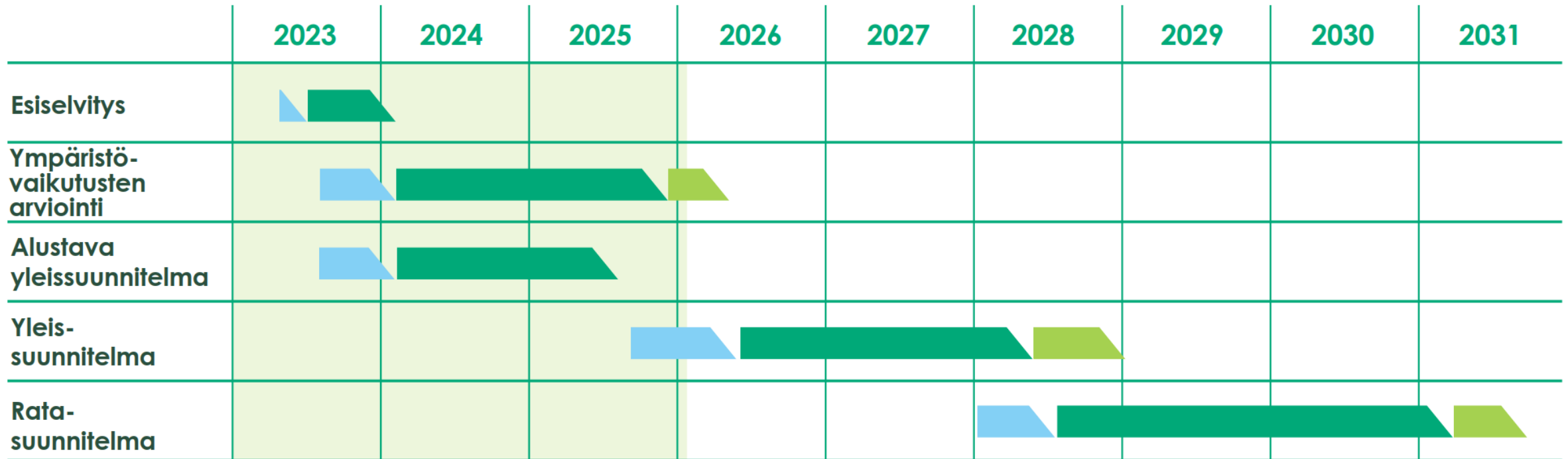
Taustaa Itäradasta

- Itärata on uusi kaksiraiteinen nopea ratayhteys Helsingistä Porvoon kautta Kouvolaan. Ratayhteys on suunnitteluvaiheessa, eikä sen toteuttamisesta ei ole vielä tehty päätöksiä. Jos se päätetään toteuttaa, liikenne voisi käynnistyä 2030-luvun loppupuolella.
- Itäradan toteutuminen edellyttää myös Helsingistä lentoaseman kautta pääradalle johtavan Lentoradan rakentamista. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan Korian alueella.
- Kaukojunaliikenteen lisäksi suunnittelussa varaudutaan myös lähijuna-liikenteeseen Helsingin ja Porvoon välillä. Lähijunaliikenteen hankinnoista päätetään erikseen irrallaan rataa koskevasta päätöksenteosta.
- Itäradan myötä Porvoosta pääsisi lentoasemalle junatyypistä (kauko-/ lähijuna) riippuen 15–20 minuutissa ja Helsingin päärautatieasemalle hiukan yli puolessa tunnissa. Matka Kouvolaan kestäisi vajaat puoli tuntia.
- Porvoo on Suomen suurin kaupunki, jonne ei ole henkilöjunayhteyttä, vaikka pendelöinti ja asiointi Porvoon ja pääkaupunkiseudun välillä on vilkasta. Itärata nopeuttaisi merkittävästi porvoolaisten joukkoliikenneyhteyksiä ja kytkisi Porvoon ja itäisen Uudenmaan entistä vahvemmin metropolialueen kehitykseen ja työssäkäyntialueeseen. Samalla Porvooseen olisi helpompi tulla kaikkialta Suomesta.



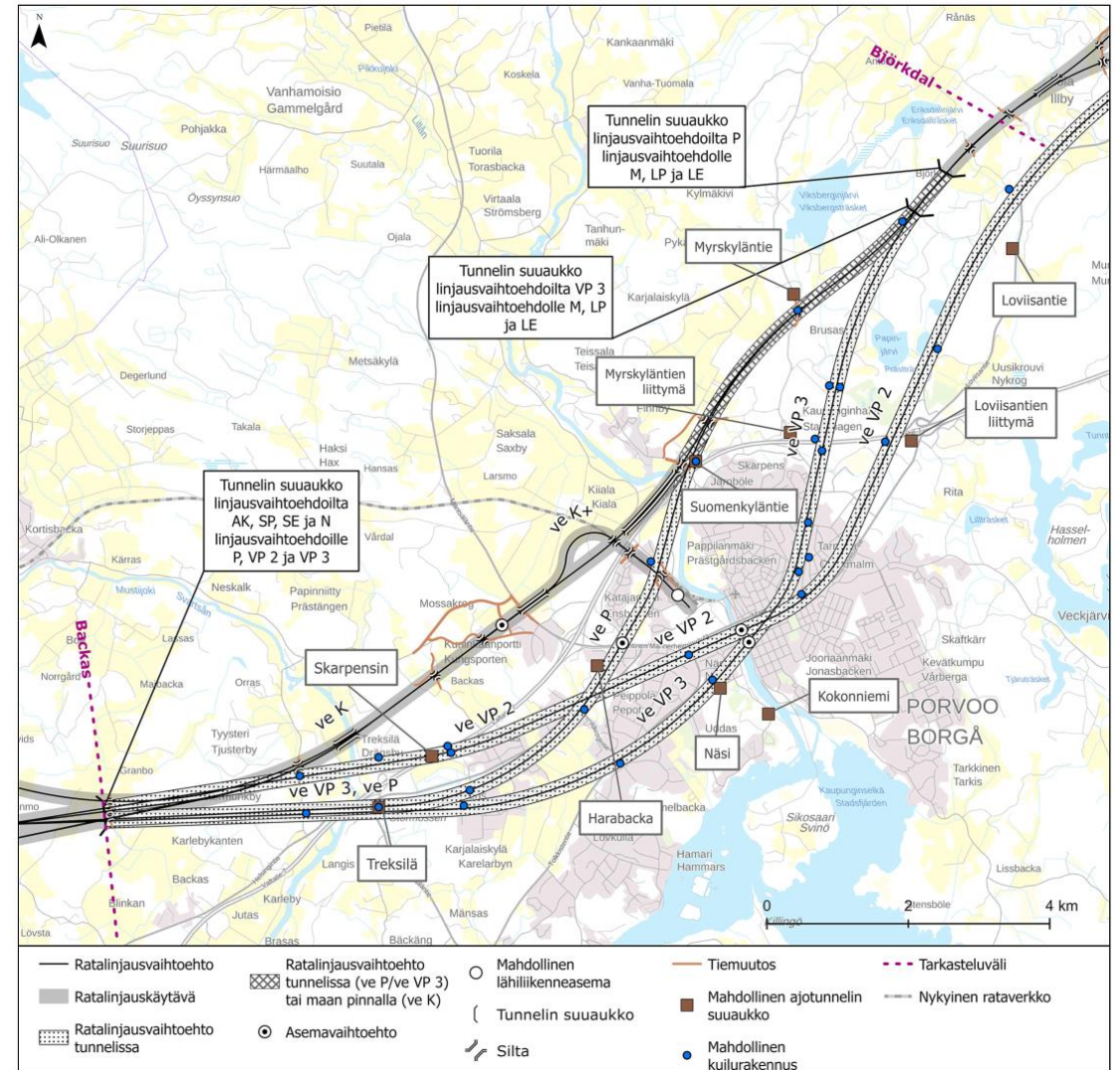
Itäradan suunnittelun aikataulu

▶ Kilpailutus
 ▶ Suunnittelu
 ▶ Hyväksymisprosessi



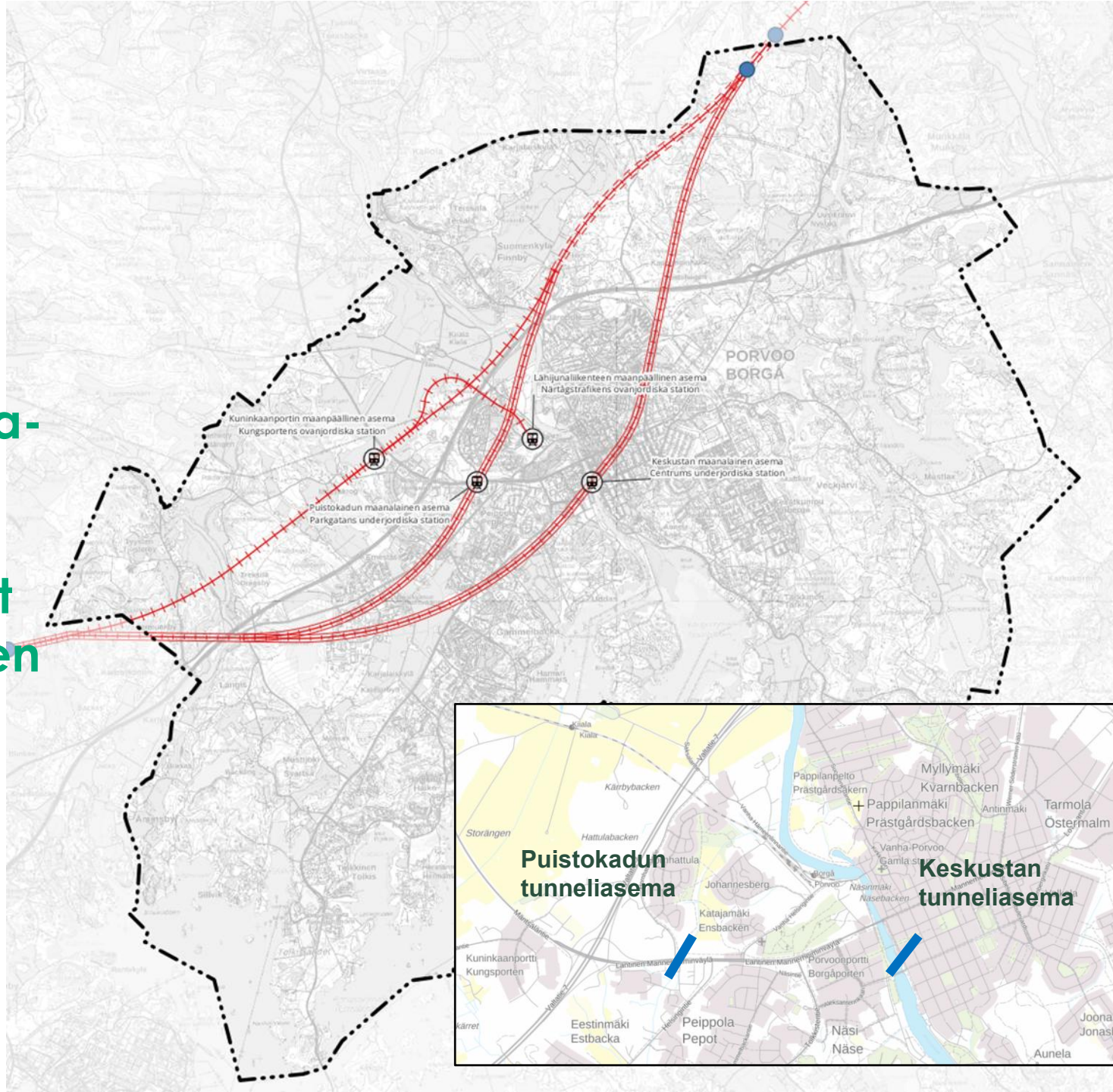
Suunnittelutilanne ja jatkosuunnittelu

- Itäradan alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi on valmis, radan yhteiskuntataloudellista kannattavuutta tarkasteleva hankearviointi on tekeillä.
- Alustavassa yleissuunnittelussa (kuva) Itäradalla on ollut kolme vaihtoehtoista asemajärjestelyä Porvoossa:
 - Kuninkaanportin maanpäällinen asema + pistoraideasema pelkästään lähijunille nykyisen museoradan loppupäässä.
 - Tunneliasema Puistokadulla (Hornhattula).
 - Tunneliasema Porvoon keskustassa joen alla, josta on ollut 2 alavaihtoehtoa, mutta pitempi tunnelivaihtoehto (kuvassa VP2) on jo päätetty jättää kustannussyistä pois.
- **Seuraava suunnitteluvaihe on vuonna 2026 alkava yleissuunnitelman laatiminen.**
- Yleissuunnitelmassa on tarkoitus käsitellä kahta vaihtoehtoa:
 - Kuninkaanportti + pistoraide (K+)
 - **jompikumpi tunneliasemista (VP3 keskusta tai P Puistokatu).**
- **Porvoon kaupunki valitsee jatkosuunnitteluun mukaan otettavan tunneliasemavaihtoehdon kevään 2026 aikana.**



Kuva: Itäradan YVA - Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Itärata Oy 2025

Ratalinjaus- vaihtoehdot Porvoon keskeisten kaupunki- alueiden osayleiskaava- luonnoksen aineistossa ja vaihtoehtoiset tunneliasemien sijainnit tarkemmin



**Kaikki ratalinjausvaihtoehdot
Alla bansträckningsalternativ**

- Ratalinjausvaihtoehto maanpinnalla
Bansträckningsalternativ på marknivå
- Ratalinjausvaihtoehto tunnelissa
Bansträckningsalternativ i tunneln
- Ratalinjausvaihtoehto tunnelissa tai maanpinnalla
Bansträckningsalternativ i tunneln eller på marknivå
- Asemavaihtoehto
Stationsalternativ
- Tunnelin suuaukko
Tunnelmynningen
- Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan rajaus
Gräns för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena

Maastokartta: Maanmittauslaitos 2025
CC Nimeä 4.0 Kansainvälinen

Terrängkarta: Lantmäteriverket 2025
CC Erkännande 4.0 Internationell

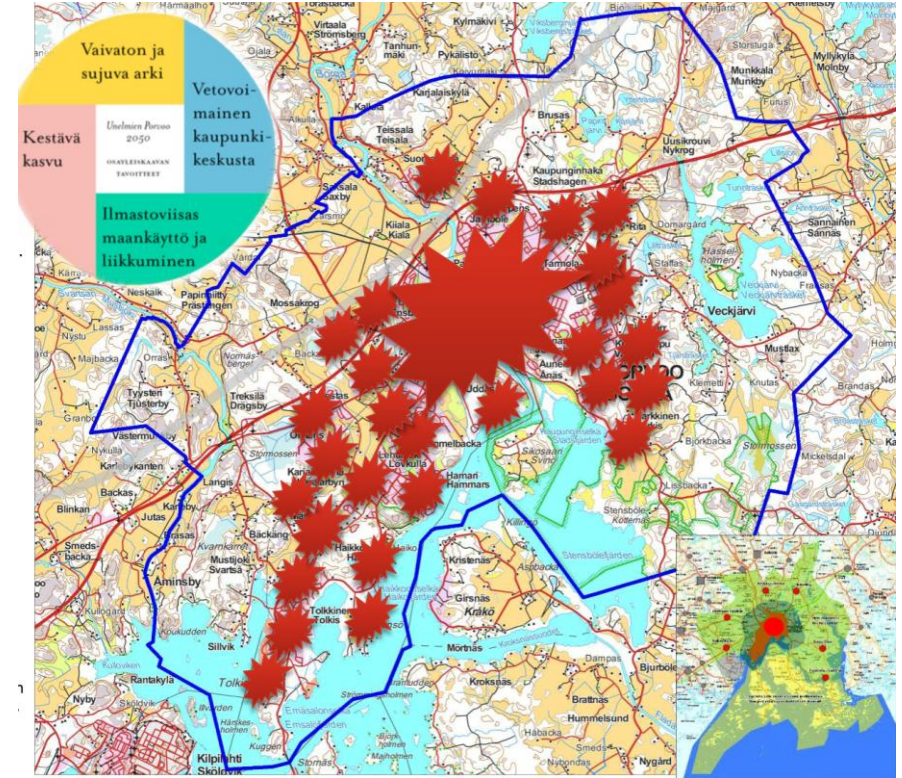
KESKEISTEN KAUPUNKIALUEIDEN OSAYLEISKAAVA 2050
 DELGENERALPLAN FÖR DE CENTRALA STADSOMRÅDEN 2050
 PORVOON KAUPUNKI
 BORGÅ STAD

Kaupunkisuunnittelu
 Stadsplanering
 18.11.2025



Rata valmistuisi nopeimmillaan vasta 15 vuoden päästä, mutta vaikuttaisi Porvoon ja Itä-Uudenmaan kehitykseen kymmeniä tai satoja vuosia

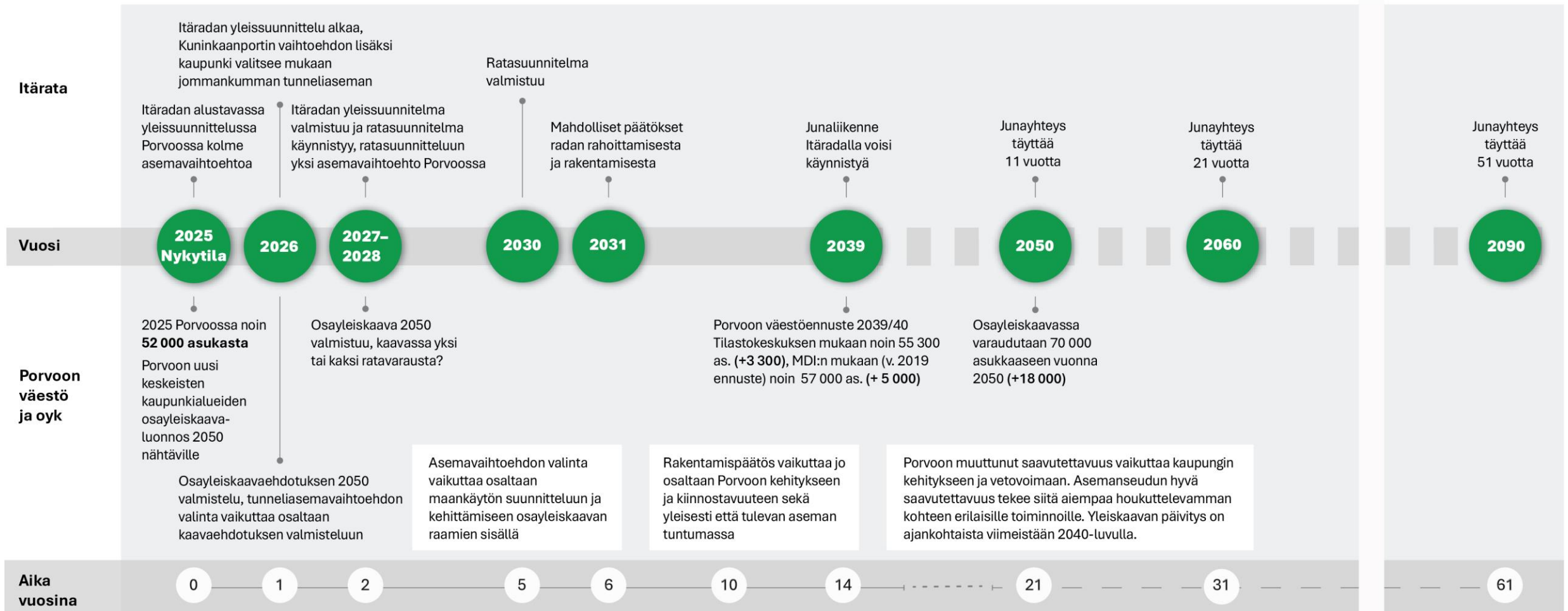
- Itäradan suunnittelu- ja rakentamisvaiheet kestävät useita vuosia, nopeimmillaan liikenne voisi alkaa 2030-luvun loppupuolella.
- Osa radan vaikutuksista alkaisi näkyä jo toteuttamispäätöksen myötä, esimerkkinä kiinnostus investoida rakentamiseen tulevan aseman tuntumassa.
- Osa vaikutuksista syntyy rakentamisvaiheessa, esimerkkinä maiseman muutokset. Sekä keskustan että Puistokadun asemavaihtoehdoissa rata kulkisi kuitenkin tunnelissa Porvoon rakennetun alueen kohdalla.
- Liikenteelliset vaikutukset realisoituvat junaliikenteen alkaessa nopeimmillaan vajaan 15 vuoden päästä.
- Elinkeinoelämän sijoittumis- ja investointipäätöksiin junayhteys voi vaikuttaa erilaisilla aikajänteillä.
- Vaikutukset Porvoon ja myös muun Itä-Uudenmaan väestön ja maankäytön kehitykseen ovat hitaita, mutta voivat olla pitkällä aikavälillä suuria.
- Seuraavilla dioilla on havainnollistettu Itäradan ja Porvoon maankäytön kehityksen aikajänteitä sekä tehty vertailua Lahden Oikoradan rakentamiseen sekä Lahden ja Mäntsälän väestönkehitykseen. On kuitenkin huomattava, että Lahteen oli aiemminkin ratayhteys, Oikorata vain lyhensi sitä.

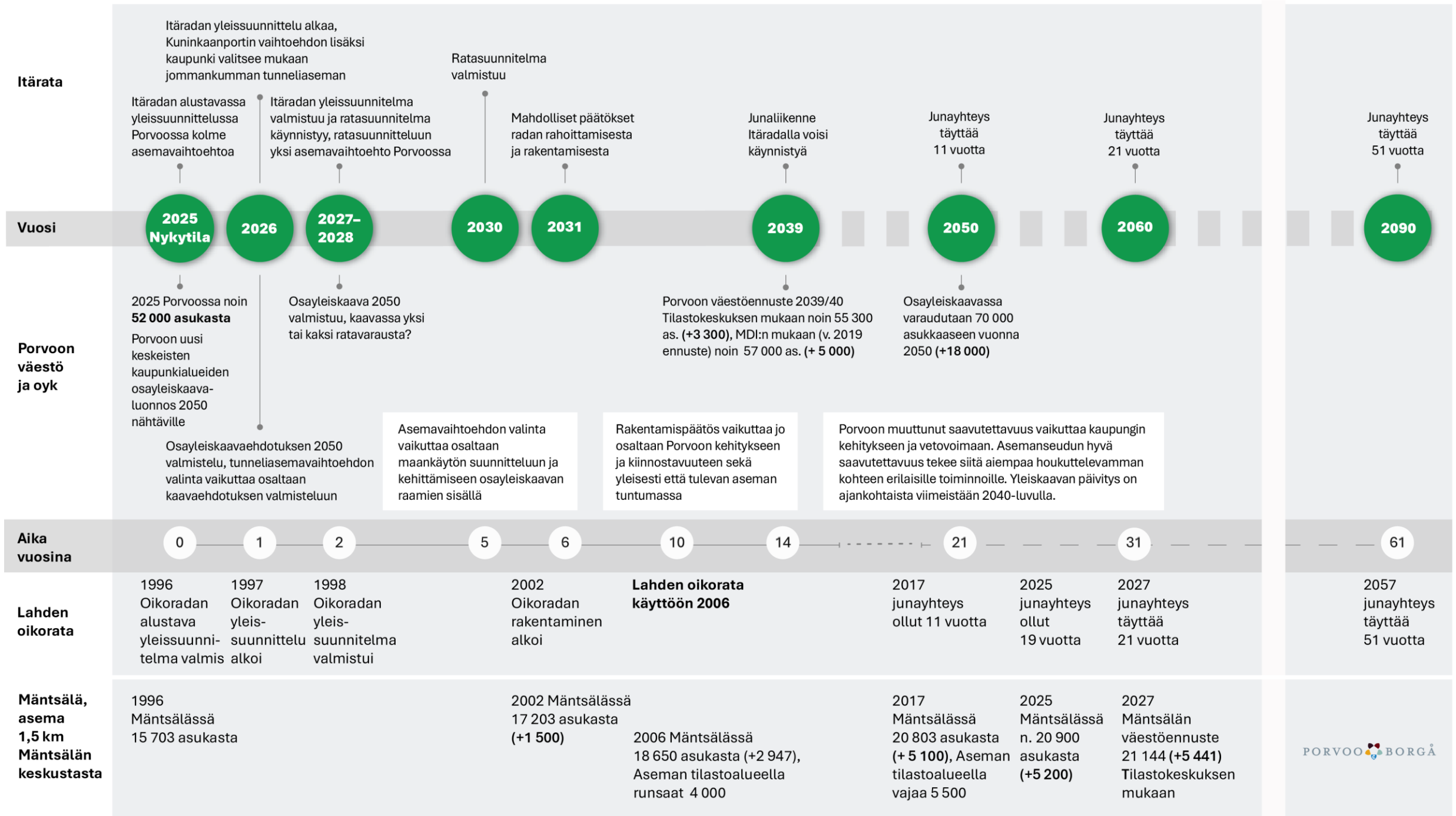


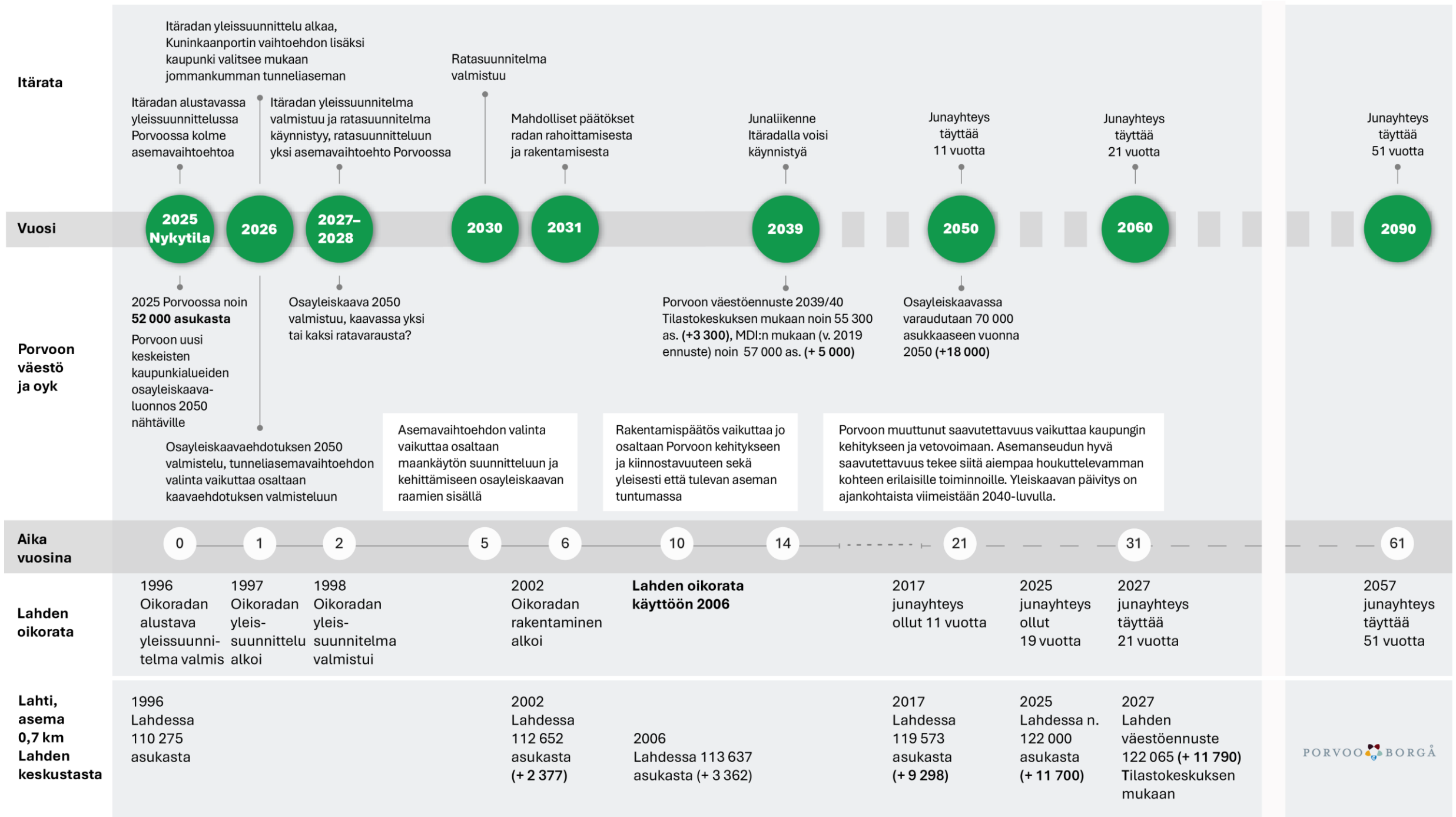
Kuva: Rakennemalli Unelmien Porvoo 2050 ja osayleiskaavan tavoitteet, Porvoon kaupunki 2024

Itäradan ja Porvoon maankäytön kehityksen aikajänteet

- Seuraavilla dioilla vertailua Lahden Oikorataan sekä Lahden ja Mäntsälän väestönkehitykseen







Porvoon toimihenkilöiden haastattelut: näkökulmia ratayhteyden ja asemavaihtoehtojen vaikutuksista Porvoon kehitykseen 1

Työn alkuvaiheessa loppuvuonna 2025 Porvoon kaupungin viranhaltijoita ja toimihenkilöitä ja kysyttiin näkökulmia ratayhteyden ja asemavaihtoehtojen mahdollisista vaikutuksista Porvoon kehitykseen. Haastatellut tahot olivat Porvoon apulaiskaupunginjohtaja, asemakaavapäällikkö, elinkeinojohtaja, kaupunki-infrajohtaja, kaupunkikehitysjohtaja, kaupunkisuunnittelupäällikkö, tonttipäällikkö, yleiskaavapäällikkö ja yleiskaavoittaja.

Ratahanke nähdään haastattelujen perusteella yleisesti Porvoon kaupungille tärkeänä. Haastateltavat olivat yksimielisempiä keskustan tunneliaseman vaikutuksista, mutta Puistokadun tunneliasema jakoi mielipiteitä enemmän.

Tälle ja seuraavalle sivulle on koottu esiin nostettuja erilaisia näkökulmia tunneliasemavaihtoehtoista.

Yleisiä näkemyksiä:

- *”Porvoon tärkein vetovoimatekijä on kaupunkiympäristö. Ratahanke voi vahvistaa tai heikentää sitä.”*
- *”Asemaympäristöt ovat loistavia yrityspaikkoja.”*
- *”Taidetehtaan ja Puistokadun alueiden kehittäminen ovat kaupungin kärkihankkeita.”*
- *”Yhtäältä on tässä hetkessä tärkeitä asioita, toisaalta pohdittava, mikä on vaikutus 20-80 vuoden aikajänteellä ja sen jälkeenkin.”*
- *”Lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä keskusta on paras, pitkällä tähtäimellä Puistokatu vaihtoehto tuo mahdollisuuksia.”*
- *”Jos Kuninkaanportissa olisi asema ja sieltä kevytraideyhteys, ei sekään välttämättä ole huono, muttei sillä ole samanlaisia etuja elinkeinoelämän näkökulmasta (kuin keskusta-asemalla). Siinäkin kuitenkin hyötyjä varmasti nykytilaan, jossa Porvooseen pääsee vain moottoritietä tai jokea puksuttaen. Hyödyt kuitenkin murto-osa siitä, että junalla pääsisi suoraan keskustaan.”*

Porvoon toimihenkilöiden haastattelut: näkökulmia ratayhteyden ja asemavaihtoehtojen vaikutuksista Porvoon kehitykseen 2

Keskusta-asema:

- *"Porvoon yritysten elinvoimaa tukee riittävän kokoinen ja riittävän tiivis keskusta. Keskusta-asema palvelee tätä."*
- *"Porvoon keskusta on nyt aika pieni, mutta leviämässä Länsirannalle ihmisten mielessä. Tavoitteena tulisi olla viidentoista minuutin keskustan tiivistäminen, että sama henkilö voi käydä lähiympäristössä useassa paikassa."*
- *"Oppilaitokset hyötyisivät varmasti siitä, että olisi kulku juna-asemalle. Muuttaisi Porvoon olemusta opiskelijakaupunkina. Sillä voisi olla myös positiivista vaikutusta liike-elämälle." "Tukisi ammattikorkeakoulun säilymistä ja kehitystä."*
- *"Matkailu on Porvoolle tärkeää. Porvoosta lähtevien matkojen lisäksi on hyvä huomioida myös junalla Porvooseen saapuvien matkailijoiden näkökulmia. Kaupungin muusta kehittämisestä riippumatta matkailu kohdistunee jatkossakin Porvoon keskustaan ja Vanhaan Porvooseen. Suurin osa kohteista, tapahtumapaikoista ja ravintoloista olisi kävelytäisyydellä keskustan asemasta." "Tukisi paremmin kestävä matkailua."*
- *"Palvelee mainiosti nykytilaa, muttei tuo uusia kasvumahdollisuuksia ja kehittämispotentiaaleja."*
- *"Palvelisi heikommin mahdollisen uuden sairaalan ja hyvinvointikeskuksen saavutettavuutta."*

Puistokadun asema:

- *"Sijoittuisi hyvin mahdollisen uuden sairaalan ja hyvinvointikeskuksen työpaikkojen viereen." "On niiden työvoiman kannalta hyvä." "Juna ei kuitenkaan yksinään palvele vuorotyöntekijöitä, tarvitaan muitakin joukkoliikenneyhteyksiä ja pysäköintipaikkoja." "Aikajänne on hyvä ottaa huomioon. Mahdollinen sairaala ja sote-keskus voi olla tulossa pian, juna vasta 15 vuoden päästä."*
- *"Tukee kaupungin laajenemisalueita, tuo polttoainetta uusiin kehittämishankkeisiin ja kytkee ne nykyiseen rakenteeseen. Avaa mahdollisuuksia."*
- *"Porvoon on sen verran pieni, että keskustan hajauttamisessa on suuria riskejä, koska volyymit ovat niin pienet. Nyt jo vähän hajautunut Länsirannan ja Taidetehtaan myötä. Volyymit ei riitä laajenemiseen vielä muualle." "Porvoon kasvuvauhdilla kestää kymmeniä vuosia ennen kuin Puistokadun ympäristöön voi syntyä lähellekään sellaista palvelutarjontaa asukkaita palvelemaan kuin mitä keskustassa jo on. Jos koskaan eikä ole tarkoituskaan?"*
- *"Matkailijoita ajatellen kaukana keskustasta, vaatii jatkoyhteyksiä."*
- *"Puistokadun asema on kuitenkin parempi kuin Kuninkaanportti."*

2. Maankäyttö

Maankäyttöluvussa hyödynnettyjä lähteitä

- ¹ Asemien lähialueen väestö- ja työpaikkalukujen lähteet: Porvoon kaupunki, osayleiskaavatyö, 4.11.2025
- ² Rakennemalli Unelmien Porvoo 2050 ja osayleiskaavan tavoitteet, 2024
- ³ Porvoon aseman vaihtoehtoisten sijaintien sovittaminen maankäyttöön, Itäradan YVA ja AYS, Tarkasteluraportti 10.10.2024
- ⁴ Itäradan lähijunaselvitys. Raportti 25.9.2024.
- ⁵ Porvoon uusi juna-asema, Benchmark-selvitys eurooppalaisista kaupungeista 14.2.2022
- ⁶ Porvoon Puistokatu. Loppuraportti 2019.

Maankäyttö: lähtökohtia

- Rata ja aseman sijaintipäätös vaikuttaa Porvoon ja sen maankäytön kehitykseen vuosikymmeniä, jopa -satoja.
- Porvoossa oli vuonna 2025 noin 52 000 asukasta. Tekeillä olevassa keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavassa varaudutaan 70 000 asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Tästä 18 000 asukaan väestönlisäyksestä 15 000 sijoittuisi keskeisille kaupunkialueille. Osayleiskaavamitoituksessa on varauduttu siihen, että Itärata rakennetaan ja se vauhdittaa Porvoon väestönkasvua.
 - Tilastokeskuksen uusimman trendiennusteen (2024) mukaan Porvoon asukasluku olisi vuonna 2045 vajaa 57 000 asukasta, vuoteen 2050 jatkettuna noin 58 000 asukasta, jolloin väestönlisäys olisi noin 6 000 asukasta.
- Porvoon väestö kasvoi edellisen 25 vuoden aikana 7 100 asukkaalla. Osayleiskaavamitoitus merkitsee kaksinkertaista kasvuvauhtia vuoteen 2050 mennessä tai varautumista pitemmälle tulevaisuuteen. Koska väestökehitykseen sisältyy epävarmuutta, maankäytön kehityskohteiden ajoituksen merkitys on suuri. Se on hyvä ottaa huomioon myös asemavaihtoehtoja tarkasteltaessa.
- Asumisen ensisijaisiin kehityskohteisiin liittyy kysymys siitä, mihin Porvoon sisältä ja ulkopuolelta tulevat muuttajat haluavat muuttaa. Ovatko jotkut alueet tai suunnat houkuttelevampia ja tukeeko jompikumpi asemavaihtoehto niitä enemmän? Eri väestöryhmien toiveet painottuvat eri tavoin. Kaikissa väestöennusteissa vanhemman väen osuus kasvaa, mutta Porvooseen muuttaa myös lapsiperheitä.
- Maankäytön kehittämistä on linjattu rakennemallityössä 2024: *"Kaupunki kasvaa, laajentuu ja tiivistyy yhtenäisenä nykyisen keskustan ympärille. Keskusta on selkeä kaupungin pääkeskus. Uusi rakentaminen ohjataan merkittävilta osin jo rakennetuille ja täydentyville alueille olemassa olevan infran ja palvelujen äärelle."*²

Maankäyttö ja sen kehitys: vertailua

- Väestön ja työpaikkojen muutos kokonaisuudessaan on oletettavasti suuruusluokaltaan sama tunneliasemavaihtoehdosta riippumatta. Kävelyetäisyydelle asemasta sijoittuu keskustan asemavaihtoehdossa selvästi suurempi väestö- ja työpaikkamäärä kuin Puistokadun asemavaihtoehdossa sekä nykytilanteessa että nykyisten maankäyttösuunnitelmien mukaan myös tulevaisuudessa.
- Maankäytön kasvu voi pitemmällä aikajänteellä sijoittua eri asemavaihtoehdoissa samoille alueille maankäyttösuunnitelmien ohjaamana. Aseman sijainti voi kuitenkin vaikuttaa eri alueiden toteutusaikatauluihin sekä myös ohjata tulevien maankäyttösuunnitelmien ajatuksia eri suuntiin valittavasta asemavaihtoehdosta riippuen.
- Keskustan asema tukisi erityisesti keskustan täydennysrakentamista ja saneeraushankkeita sekä Länsirannan kehittymistä. Keskustan ulkopuolella se jättäisi vapauksia kehittää maankäyttöä yhtä hyvin keskustan itä- kuin länsipuolella eikä ohjaisi kehittämistä tiettyyn kasvusuuntaan.
- Puistokadun asema vahvistaisi Puistokadun, Hornhattulan ja Eestimäen suuntaa ensisijaisena kasvusuuntana ja laajemminkin kaupungin länsipuolen maankäytön kehittymistä. Alueella on rakentamistavasta ja tiivyydestä riippuen potentiaalisia erilaisen maankäytön lisäämismahdollisuuksia, mutta niitä rajoittaa perustettavuudeltaan heikko alue aseman koillispuolella, moottoritien ja eritasoliittymän viemä alue ja häiriöt sekä kysymysmerkki tiiviimmän asuinrakentamisen houkuttelevuudesta tällä suunnalla verrattuna Porvoon muihin kasvualueisiin.
- Porvoon väestön ja maankäytön ennakoitua hitaampi kasvu ei heikennä keskusta-aseman sijainnin etuja. Puistokadun vaihtoehdossa asemanseudun rakentuminen ja kasvu kiinni keskusta-alueeseen on hidasta, jos väestön kasvuvauhti on ennakoitua hitaampi.

Maankäytön kehitys: vertailua

Asema keskustassa	Asema Puistokadulla
<p>Kaupunkirakenne</p> <ul style="list-style-type: none"> Sijoittuu hyvin asutuksen painopisteeseen sekä nykytilanteessa että myös tulevaisuudessa. <p>Väestö- ja työpaikkamäärä</p> <ul style="list-style-type: none"> Puistokadun vaihtoehtoa suurempi väestö- ja työpaikkamäärä kävelyetäisyydellä nyt ja myös tulevaisuudessa nykyisten maankäyttösuunnitelmien mukaan. <p>Maankäytön kehittämismahdollisuudet</p> <ul style="list-style-type: none"> Tukee maankäytön kehittämistä keskustassa ja jättää vapauksia kehittää maankäyttöä yhtä hyvin keskustan itä- kuin länsipuolella, ei ohjaa rakentamista tiettyyn kasvusuuntaan. Tukee keskustan saneeraus- ja täydennysrakentamissuunnitelmien toteutumista. Tukee vahvasti keskustamaisen rakenteen ja palvelujen laajenemista ja kehittymistä Länsirannalla. Länsirannan puoleinen aseman sisäänkäynti olisi kävelyetäisyydellä myös Puistokadun varteen suunnitellusta uudesta kaupunkimaisesta asuinrakentamisesta. Palvelee hyvin Taidetehtaan ja ammattikorkeakoulualueen kehittämistä. Palvelee paremmin kaupungin rakennemallityön linjausta: ”Kaupunki kasvaa, laajentuu ja tiivistyy yhtenäisenä nykyisen keskustan ympärille.” <p>Herkkyyks väestönkasvulle</p> <ul style="list-style-type: none"> Keskustavaihtoehto tukeutuu hyvin nykyiseen rakenteeseen eikä väestön ja maankäytön ennakoitua hitaampi kasvu heikennä sijainnin etuja. Ennakoitua nopeamman kasvun tilanteessa keskustasijainti ei ohjaa kasvua mihinkään tiettyyn keskustan ulkopuoliseen suuntaan. 	<p>Kaupunkirakenne</p> <ul style="list-style-type: none"> On irti keskustan kaupunkirakenteesta ja asutuksen painopisteestä. Asukastiheys aseman ympäristössä tällä hetkellä matala ja etäisyys ydinkeskustasta noin 2 km. <p>Väestö- ja työpaikkamäärä</p> <ul style="list-style-type: none"> Keskustavaihtoehtoa pienempi väestö- ja työpaikkamäärä kävelyetäisyydellä nyt ja myös tulevaisuudessa nykyisten maankäyttösuunnitelmien mukaan. <p>Maankäytön kehittämismahdollisuudet</p> <ul style="list-style-type: none"> Tukee maankäytön kehittämistä erityisesti länsisuunnalla Puistokadun, Hornhattulan ja Eestinmäen alueilla. Palvelee heikommin keskustan itäpuolista Porvoota ja sen maankäytön kehittämistä. Maankäytön suunnittelussa on joustavuutta ja potentiaalia myös nyky suunnitelmia laajemmalle ja tiiviimmälle kaupunkirakentamiselle, erityisesti Eestinmäen suunnalla. Rakentamispotentiaalia rajoittaa perustettavuudeltaan heikko alue aseman koillispuolella sekä moottoritien ja eritasoliittymän viemä alue ja häiriöt. Eestinmäen suunnalla kysymysmerkkinä on alueen houkuttelevuus tiiviille asuinrakentamiselle. Palvelee mahdollisen uuden sairaalan ja sote-keskuksen sijaintia, ammattioppilaitoksen aluetta sekä moottoritien eteläpuolelle mahdollisesti laajenevaa työpaikkarakentamista työvoiman näkökulmasta, vuorotyöläisten kohdalla kuitenkin rajoitetummin. Tukee kaupungin suunnitelmien mukaista kaupunkimaisen rakenteen kehittämistä Puistokadun varteen. Tällöin asema olisi tulevaisuudessa kaupunkimaisen alueen reunalla. <p>Herkkyyks väestönkasvulle</p> <ul style="list-style-type: none"> Puistokatu vaihtoehto tukee keskustamaisen maankäytön kehittymistä keskustasta länteen päin. Jos väestön kasvuvauhti on merkittävästi ennakoitua hitaampi, asemanseudun rakentuminen ja kasvu kiinni keskusta-alueeseen on hidasta tai vaihtoehtoisesti suurin osa koko kaupungin asuinrakentamisesta keskittyy tälle sektorille. Jos kasvu on ennakoitua nopeampaa, aseman lähialueet tarjoavat merkittävän potentiaalisen kasvualueen. Porvoossa on kuitenkin asumisen mahdollisuuksia myös etelämpänä, jossa myös muita vetovoimatekijöitä asumiselle.

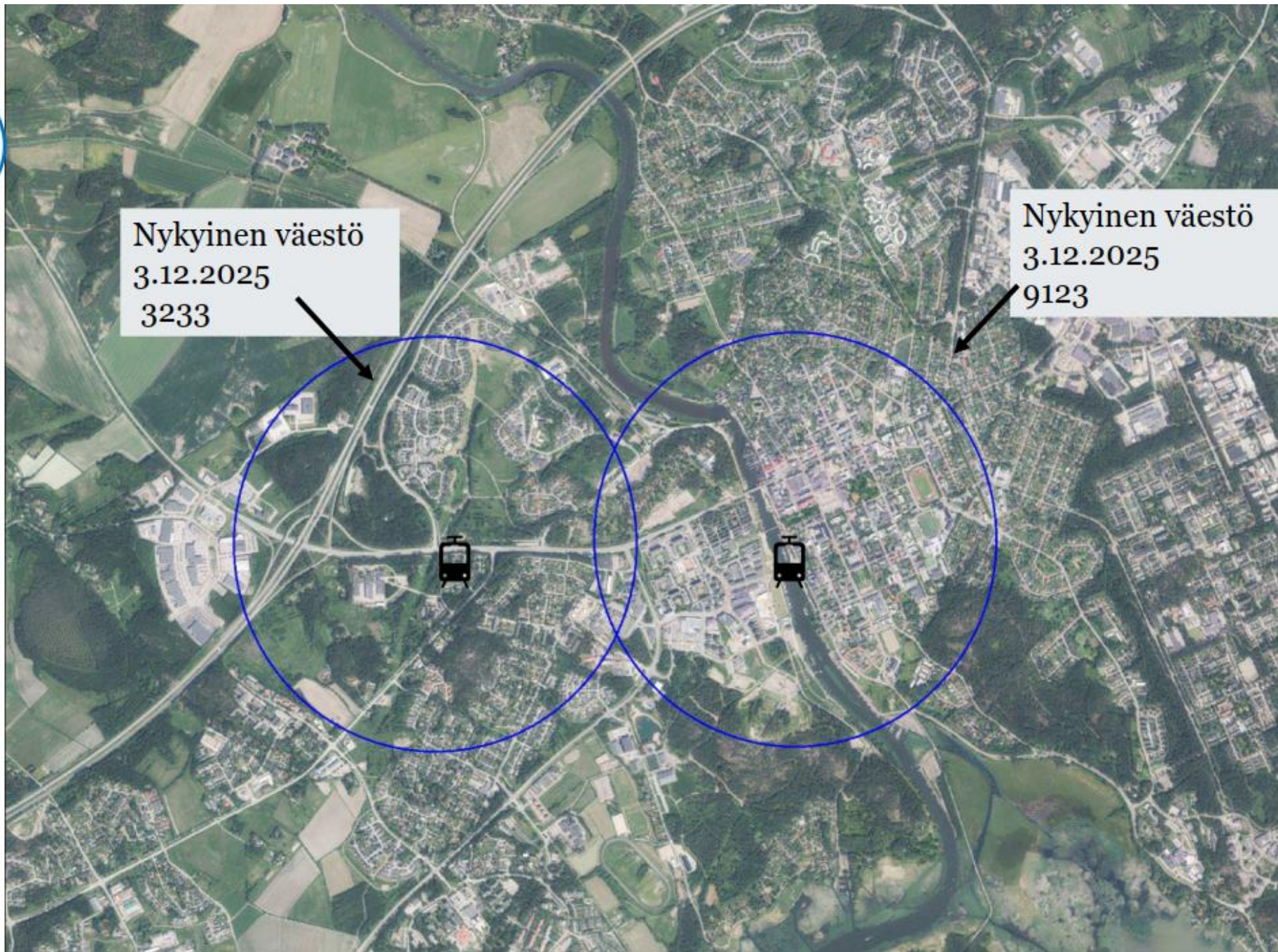
Maankäytön kehitys: Väestö ja työpaikat 1 km säteellä asemista nyt ja maankäyttösuunnitelmissa

	Asema keskustassa	Asema Puistokadulla	Ero
Aseman etäisyys keskustasta	Torille 0 km	Torille n. 2 km	Puistokadulta torille n. 2 km pitempi matka
Väestö, 1 km säde, nykytilanne 2025	9 100 as	3 200 as	Keskustassa 1 km säteellä vajaa 6 000 asukasta enemmän
Väestö 1 km säde, osayleiskaavavaraus 2050	n. 14 000 as (+ 4 800)	n. 8 000–9 000 (+ 4 800–5 800)	Keskustassa 1 km säteellä noin 5 000–6 000 asukasta enemmän
1 km vaikutusalueen osuus keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan 15 000 asukkaan kasvuvarauksesta	32 %	32–39 %	
Työpaikat, 1 km säde, nykytilanne 2025	n. 5 000	n. 2 000	Keskustassa 1 km säteellä 3 000 työpaikkaa enemmän
Työpaikat 1 km säde, osayleiskaavavaraus (potentiaali)	n. 5 000 (+0)	n. 3 000–4 000 (+1 000–2 000)	Keskustassa 1 km säteellä 1 000–2 000 työpaikkaa enemmän

1,0 km
tunneliaseman
keskipisteestä

Nykyinen väestö
3.12.2025
3233

Nykyinen väestö
3.12.2025
9123



3.12.2025

2 km
tunneliaseman
keskipisteestä

Nykyinen väestö
3.12.2025
12545

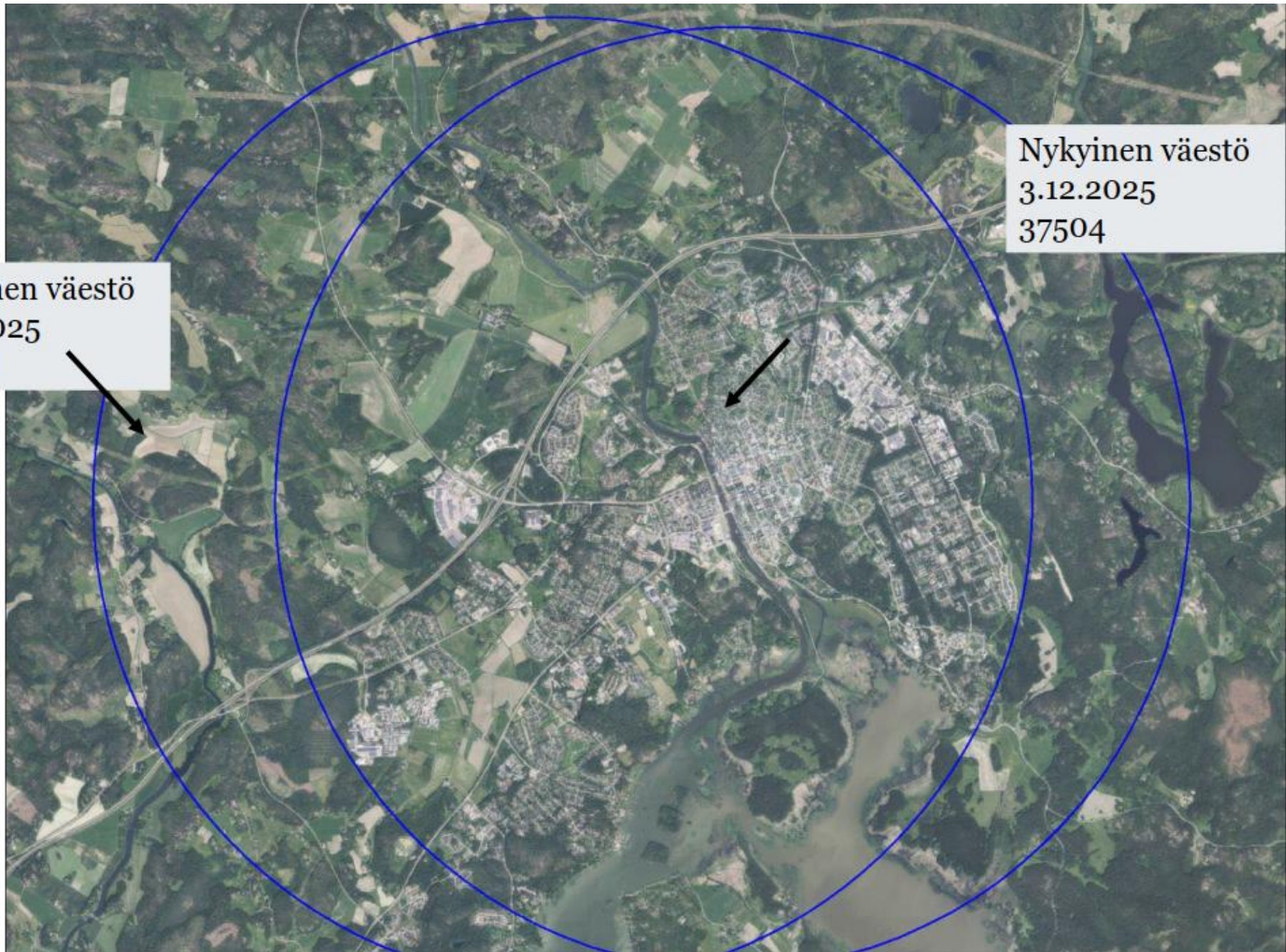
Nykyinen väestö
3.12.2025
19088

3.12.2025

5 km
tunneliaseman
keskipisteestä

Nykyinen väestö
3.12.2025
38208

Nykyinen väestö
3.12.2025
37504



3.12.2025

Ote osayleiskaavaluonnoksesta 1.12.2025
sekä 1 km vyöhyke tunneliasemasta

1 km vyöhyke tunneliaseman keskipisteestä

Nykyinen väestö
3.12.2025: 3233

Mahdollinen
asukaslisäys
4800-5800

Työpaikat, v2023:
noin 2000.

Mahdollinen
työpaikkalisäys
noin 1000-2000

Alueelle tulossa
uusia asukkaita,
osayleiskaavaluonnoksen
mahdollisuuksia

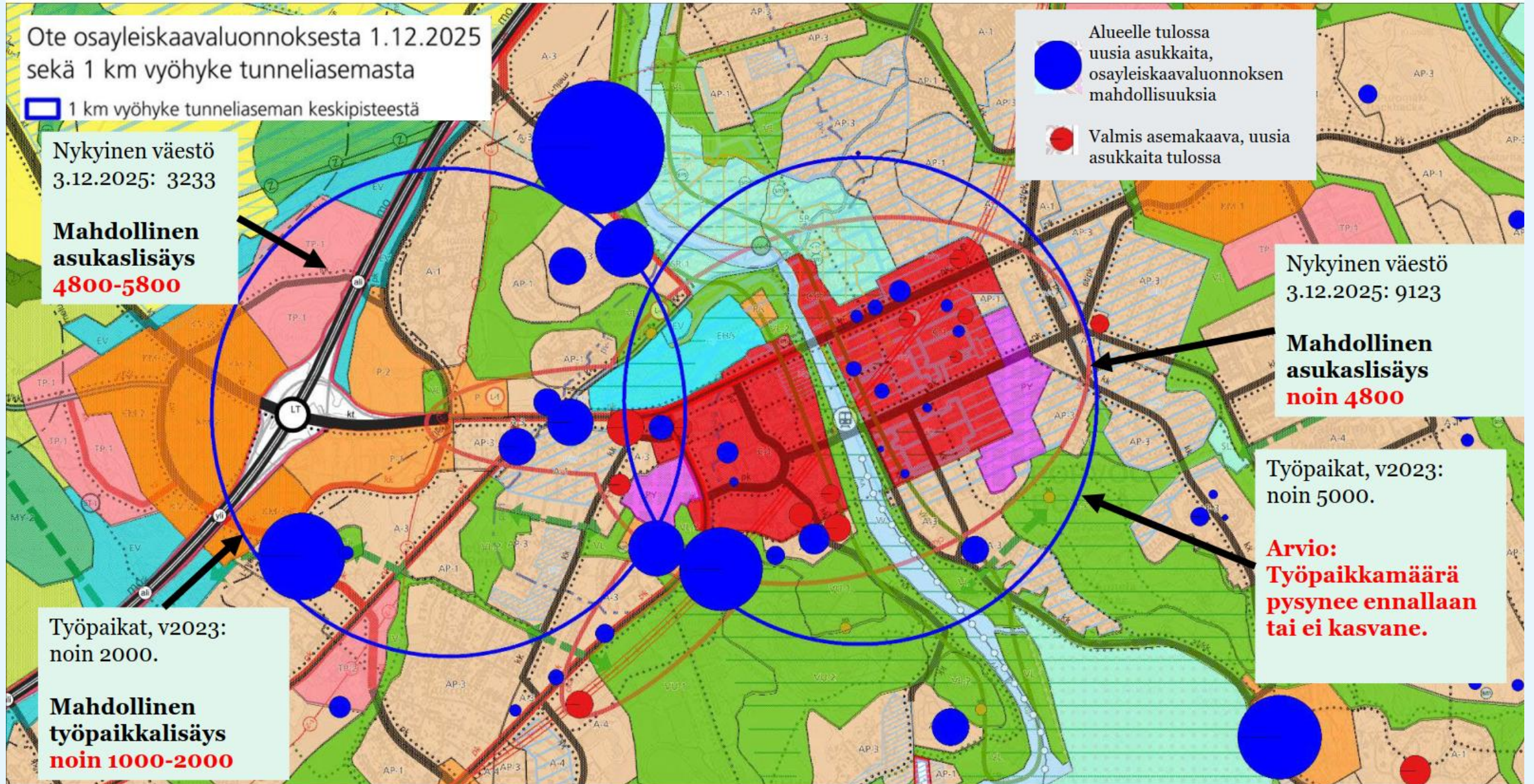
Valmis asemakaava, uusia
asukkaita tulossa

Nykyinen väestö
3.12.2025: 9123

Mahdollinen
asukaslisäys
noin 4800



Työpaikat, v2023:
noin 5000.

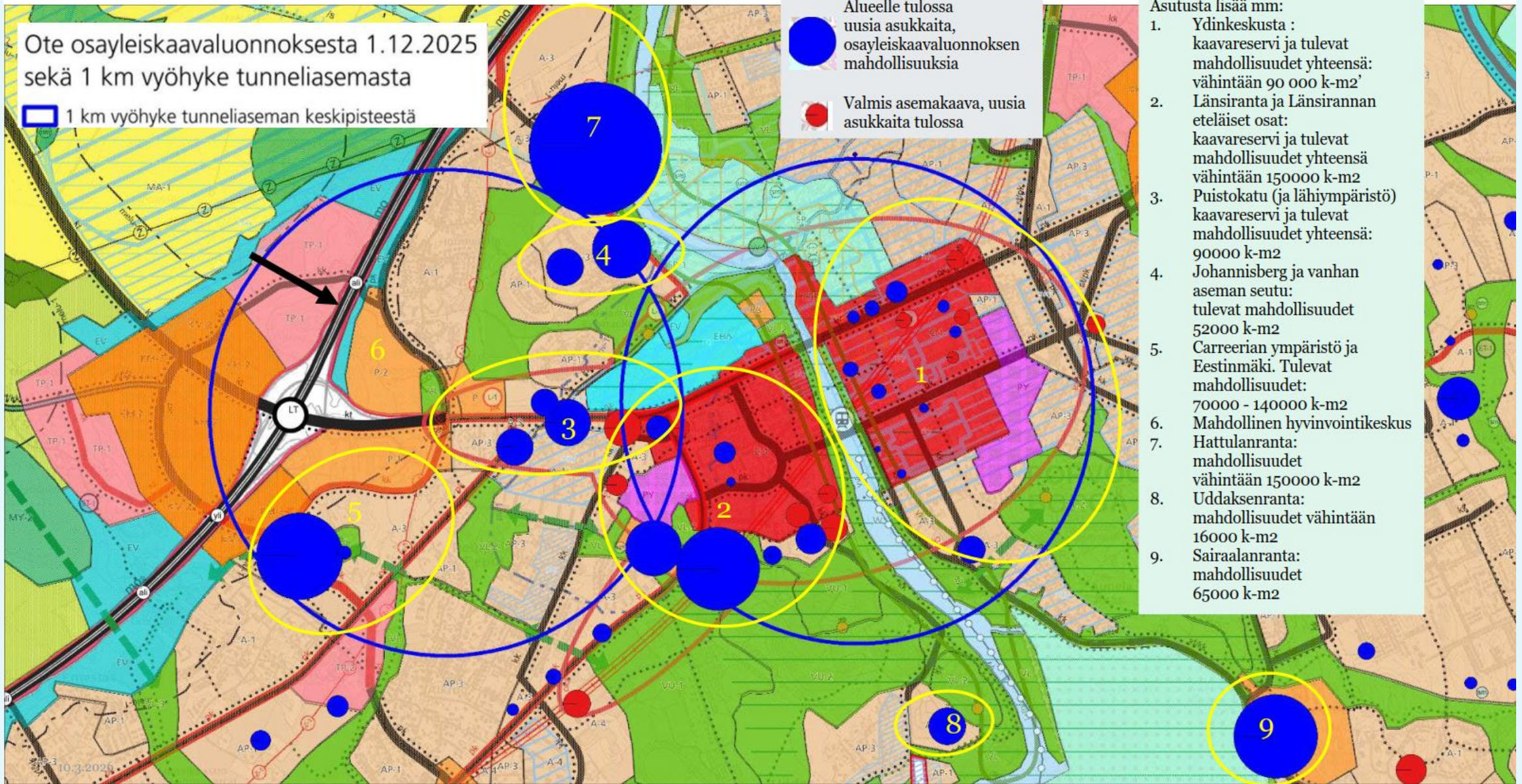
Arvio:
Työpaikkamäärä
pysynee ennallaan
tai ei kasvane.



Ote osayleiskaavavaluonnoksesta 1.12.2025
sekä 1 km vyöhyke tunneliasemasta

1 km vyöhyke tunneliaseman keskipisteestä

-  Alueelle tulossa uusia asukkaita, osayleiskaavavaluonnoksen mahdollisuuksia
-  Valmis asemakaava, uusia asukkaita tulossa



Asutusta lisää mm:

1. Ydinkeskusta : kaavareservi ja tulevat mahdollisuudet yhteensä: vähintään 90 000 k-m²
2. Länsiranta ja Länsirannan eteläiset osat: kaavareservi ja tulevat mahdollisuudet yhteensä vähintään 150000 k-m²
3. Puistokatu (ja lähiympäristö) kaavareservi ja tulevat mahdollisuudet yhteensä: 90000 k-m²
4. Johannisberg ja vanhan aseman seutu: tulevat mahdollisuudet 52000 k-m²
5. Carreerian ympäristö ja Eestinmäki. Tulevat mahdollisuudet: 70000 - 140000 k-m²
6. Mahdollinen hyvinvointikeskus
7. Hattulanranta: mahdollisuudet vähintään 150000 k-m²
8. Uddaksenranta: mahdollisuudet vähintään 16000 k-m²
9. Sairaalanranta: mahdollisuudet 65000 k-m²

3. Kauppa ja muut palvelut

Kauppa ja muut palvelut -luvussa hyödynnetyjä lähteitä

- ¹ Porvoon kaupan palveluverkkoselvitys – Päivitys 2025, 29.9.2025
- ² Rakennemalli Unelmien Porvoo 2050 ja osayleiskaavan tavoitteet, 2024
- ³ Porvoon aseman vaihtoehtoisten sijaintien sovittaminen maankäyttöön, Itäradan YVA ja AYS, Tarkasteluraportti 10.10.2024
- ⁴ Porvoon kaupan palveluverkkoselvitys, 5.12.2023
- ⁵ Porvoon uuden sairaalan ja sote-keskuksen rakentaminen viivästyy: valmista aikaisintaan 2032, YLE-uutiset 13.10.2025, <https://yle.fi/a/74-20187003>

Kauppa ja muut palvelut: lähtökohtia

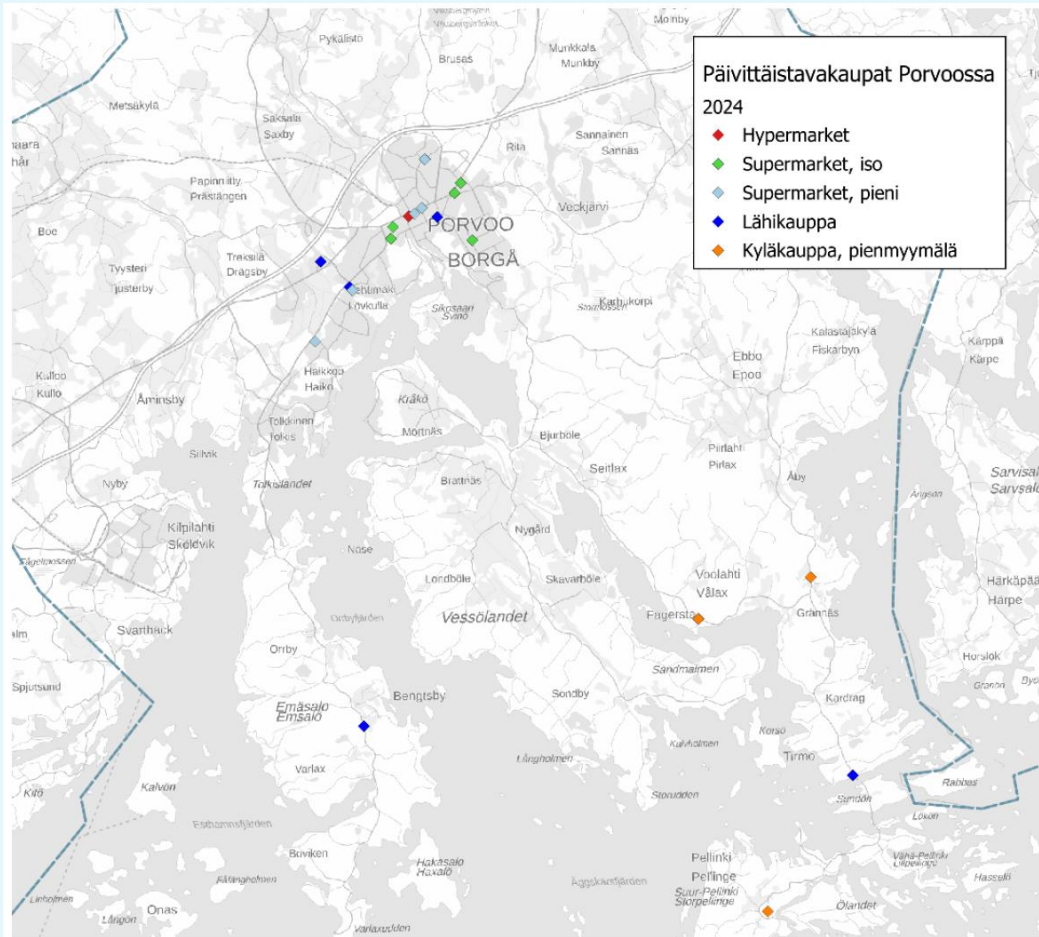
- Porvoon päivittäistavarakaupan painopiste on nyt keskustassa, Länsirannalla ja Tarmolan alueella. Tilaa vievää kauppaa on Kuninkaanportissa ja Tarmolassa. Asukkaita ja matkailijoita palveleva erikoiskauppa on keskittynyt ydinkeskustan ja vanhan Porvoon alueelle.
- *"Maakuntakaava ohjaa kaupan sijoittamista merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan osalta. Tarmolaan ja Kuninkaanporttiin voi osoittaa merkitykseltään seudullista tilaa vaativaa kauppaa, sen sijaan merkitykseltään seudullista keskustakauppaa saa sijoittaa Porvoossa ainoastaan keskustaan."*⁴
- *"Nykyisen päivittäistavarakaupan vajauksen sekä tavoitteellisen väestönkehityksen ja ostovoiman kasvun myötä Porvoossa on kysyntää kaupan kasvuille." ... "Kaupan toimijat ovat ensisijaisesti kiinnostuneita kehittämään kauppaa Tarmolassa ja Kuninkaanportissa sekä keskustassa Länsirannan puolella." ... Myös "hypermarketille riittää kaupungissa ostopotentiaalia." ... "Porvoon tähänastisten linjausten mukaan hypermarketit sijoitetaan keskustaan, ja se on suosituksena myös tässä selvityksessä." ... "Tavoitteena on, että keskustahakuinen erikoiskauppa ja mm. kauppakeskukset sijoittuvat ydinkeskustaan, vanhaan kaupunkiin ja Länsirannalle." ... "Päivittäistavarakaupan painopiste Porvoossa on nyt ja tulee todennäköisesti myös lähitulevaisuudessa olemaan Länsirannalla ja Tarmolassa."*¹
- Kaupan kehittämistä on linjattu rakennemallityössä 2025: *"Keskusta on tulevaisuudessakin Porvoon kaupan pääkeskus, jonne sijoittuu suurin osa keskustahakuisesta erikoiskaupasta ja kaupallisista palveluista mm. kulttuuri-, ravintola- ja hyvinvointipalveluista."*²
- Puistokadun asemavaihtoehdon kohdalle Puistokadun ja Hornhattulantien risteykseen on suunnitteilla ABC-liikenneasema.
- Itä-Uudenmaan hyvinvointialue on suunnitellut luopumista nykyisistä Näsin terveyskeskuksen ja Tarkkisissa sijaitsevan Porvoon sairaalan tiloista ja toimintojen siirtämistä Hornhattulantien, moottoritien ja Läntisen Mannerheimintien väliselle alueelle rakennettavaan uuteen sairaalaan ja sote-keskukseen. Hyvinvointialueen taloustilanne on lykännyt suunnitelmia. Tämänhetkisen arvion mukaan rakennushanke valmistuisi 2030-luvun alkupuolella.⁵
- Haaga-Helian ja Laurean yhteinen ammattikorkeakoulukampus sijaitsee Länsirannalla, lukiot keskustassa ja Careeria-ammattioppilaitos mahdollisen Puistokadun aseman läheisyydessä.

Kauppan ja muiden palveluiden kehitys: vertailua

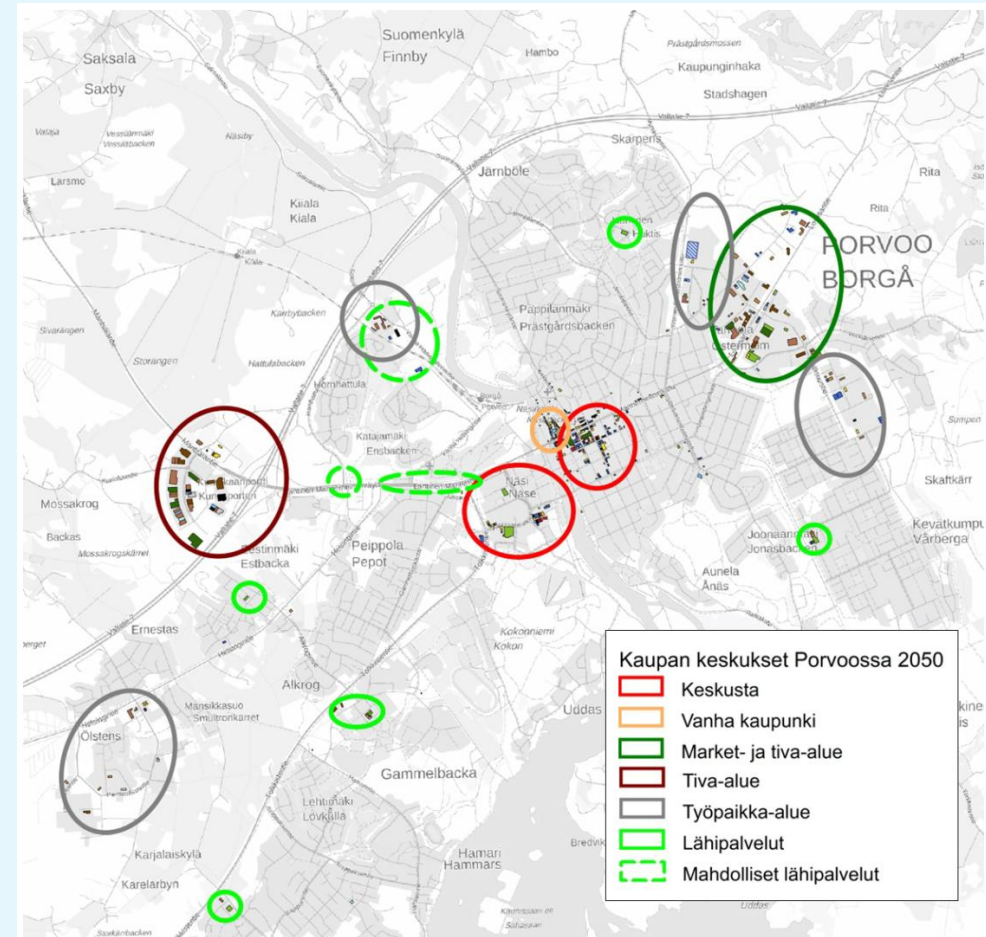
- Asema keskustassa tukee nykyisen tiiviin palvelukeskustan säilymistä ja sen jo alkanutta laajenemista joen länsirannalle. Se parantaa keskustan saavutettavuutta ja vahvistaa sen houkuttelevuutta keskustahakuisten palvelujen sijoittumiskohteena.
- Asema Puistokadulla tukee heikommin keskustan palvelujen säilymistä ja kehittymistä. Se parantaa osaltaan Puistokadun varren ja moottoriteliittymän lähialueiden jo ennestään hyvää saavutettavuutta ja sitä kautta niiden houkuttelevuutta yksityisten ja julkisten palvelujen sijaintialueena.
- Asemavaihtoehdosta riippumatta junayhteys tukee Porvoon väestönkehitystä ja houkuttelevuutta matkailukohteena, mikä puolestaan tukee yleisesti Porvoon palvelujen kehittymistä.

Asema keskustassa	Asema Puistokadulla
<p>Keskustan palvelut</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asema keskustassa vahvistaa ydinkeskustaa kaupungin ja keskustahakuisten palvelujen keskipisteenä kaupungin tavoitteiden mukaisesti. • Keskusta-asema tuo junamatkustajavirrat keskustaan ja Länsirannalle, mikä tukee päivittäistavara- ja erikoiskaupan säilymistä ja kehittymistä siellä. <p>Vaikutus Porvooseen matkailukohteena</p> <ul style="list-style-type: none"> • Porvoon tärkeimmät vetovoimatekijät matkailijoille ovat vanha kaupunki ja keskusta palveluineen. Keskusta-asema tuo matkailijat suoraan sinne. Keskustan helppo saavutettavuus matkailijoille tukee myös osaltaan keskustan palveluiden säilymistä ja kehittymistä jo valmiiksi vetovoimaisessa ympäristössä. <p>Oppilaitokset</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tukee ammattikorkeakoulukampuksen kehittämistä Länsirannalla parantamalla kampuksen saavutettavuutta kauempaa, erityisesti pääkaupunkiseudulta tuleville opiskelijoille ja henkilökunnalle. 	<p>Keskustan palvelut</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asema Puistokadulla keskittää matkustajavirrat keskustan ulkopuolelle, jolloin keskustan palvelujen käyttö vaatii jatkomatkaa keskustan kautta. Se tukee heikommin kaupungin tavoitteiden mukaista päivittäistavarakaupan kehittymistä ja sijoittumista keskustaan ja Länsirannalle ja keskustan säilymistä keskustahakuisten kaupan pääkeskuksena. <p>Vaikutus Puistokadun ympäristön palvelutarjontaan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voi osaltaan lisätä Puistokadun varren ja moottoriteliittymän lähialueiden houkuttelevuutta erilaisten kaupallisten palvelujen sijoittumiskohteena. Porvoon kasvuvauhdilla kestää kuitenkin hyvin pitkään ennen kuin Puistokadun ympäristöön voisi syntyä laajaa palvelutarjontaa, eikä keskustan kanssa kilpaileva palvelukeskittymä ole tavoiteltavakaan. <p>Vaikutus Porvooseen matkailukohteena</p> <ul style="list-style-type: none"> • Junalla tulevat matkailijat suuntaavat Puistokadun vaihtoehdossakin keskustaan, mutta asema 2 km päässä keskustasta voi vaikuttaa Porvoon houkuttelevuuteen matkakohteena, jos kävely- tai liityntämatka ei ole houkutteleva ja sujuva. <p>Mahdollinen sairaala ja sote-keskus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Palvelee erityisesti mahdollisen Hornhattulaan suunnitellun uuden sairaalan ja sote-keskuksen tarvitseman henkilökunnan saatavuutta. Asiakkaat tulevat pääosin muilla kulkutavoilla Porvoosta ja muualta Itä-Uudeltamaalta. <p>Oppilaitokset</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tukee Perämiehentien ammatillisen oppilaitoksen saavutettavuutta kauempaa tuleville opiskelijoille ja henkilökunnalle, mutta opiskelijat tulevat pääosin muilla kulkutavoilla Porvoosta ja muualta Itä-Uudeltamaalta.

Päivittäistavarakaupan nykyinen verkko ja kaupan palveluverkon mahdollinen tulevaisuus Porvoossa palveluverkkoselvityksen¹ mukaan

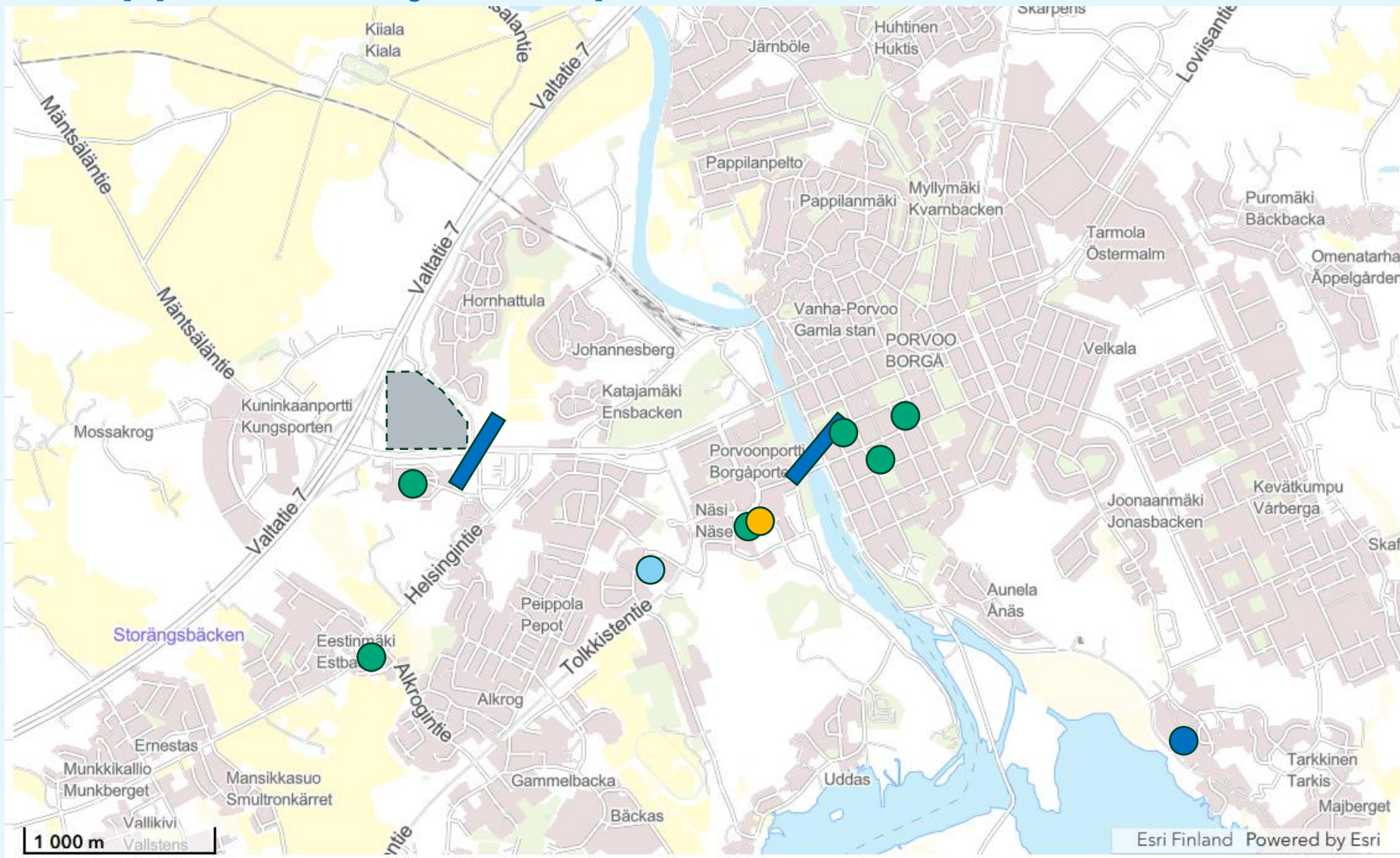


Päivittäistavakaupan verkko Porvoossa 2024, Lähde: NielsenIQ ja WSP kartoitus
Pohjakartta: Maanmittauslaitos



Porvoon kaupan palveluverkon mahdollinen tulevaisuuskuva 2050 Alueiden rajaukset viitteellisiä.
Pohjakartta: Maanmittauslaitos

Oppilaitokset ja sote-palvelut



-  Tunneliasemavaihtoehto
-  Amk-kampus
-  Lukio/ammattioppilaitos
-  Sairaala
-  Sosiaali- ja terveysasema
-  Mahdollinen uusi sairaala ja sote-asema

4. Kaupunkikuva ja ympäristö

Kaupunkikuva ja ympäristö -luvussa hyödynnettyjä lähteitä

- ¹ Itäradan YVA-selostuksen yleisötilaisuus / Informationsmöte om Östbanans MKB-beskrivning, Itärata Oy, Porvoo / Borgå 22.1.2026
- ² Itäradan YVA - Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Itärata Oy 2025
- ³ Itäradan alustava yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus 30.6.2025, Rev 13.10.2025, Itärata Oy
- ⁴ Porvoon aseman vaihtoehtoisten sijaintien sovittaminen maankäyttöön, Itäradan YVA ja AYS, Tarkasteluraportti 10.10.2024

Kaupunkikuva ja ympäristö: lähtökohtia

- Ratatunnelin ja tunneliaseman vaatimia maanpäällisiä rakenteita ovat aseman sisäänkäynnit, radan tekniikkakuilut sekä ajoyhteys tunneliin.
- Tekniikkakuiluja tarvitaan tunnelissa noin 1,5 kilometrin välein³. Niitä ei kuitenkaan ole suunnitelmissa sijoitettu Porvoon ydinkeskustan alueelle. Kuilusijainteja on käyty Itäradan alustavan yleissuunnittelun yhteydessä läpi Porvoon suunnittelijoiden kanssa ja sopivien sijaintipaikkojen löytäminen on onnistunut melko helposti.
- Alustavassa yleissuunnittelussa Porvoon tunneliosuuksien ajotunneleiden suuaukkojen sijainniksi suunniteltu Puistokadun vaihtoehdossa Careerian ammattioppilaitoksen kaakkoispuolta ja keskustan vaihtoehdossa Kokonniemen entisen jätevedenpuhdistamon aluetta. Ne eivät kuitenkaan ole ainoita mahdollisia vaihtoehtoja, jatkosuunnittelussa ajotunneleille ja niiden suuaukoille voidaan tarvittaessa tutkia myös vaihtoehtoisia sijainteja.
- *”Vastuullinen ratkaisu on suunnitella uusien hankkeiden ajotunnelit siten, että niiden suuaukkoja voidaan hyödyntää myös myöhemmin rakennettavien maanalaisten hankkeiden toteutukseen. Myös Itäradan ajotunnelit suositellaan suunniteltavan niin, että niiden suuaukkoja voidaan hyödyntää (mahdollisten) tulevaisuuden maanalaisten hankkeiden toteutuksessa.”³*
- Tunneliosuuksien rakentamisen aikana ajotunneleiden suuaukkojen kautta ajettavista louhekuljetuksista voi aiheutua häiriötä lähiasutukselle.¹
- Junaliikenteen runkomelulle altistuvat rakennukset saadaan suojattua vaimennustoimenpitein.¹
- Radan tunnelirakenteet toteutetaan tiiviinä siten, että pohjaveden pinnankorkeuteen tai virtausolosuhteisiin ei aiheudu haitallisia muutoksia.¹

Kaupunkikuva ja ympäristö: vertailua

- Aseman sisäänkäyntien sijoittaminen on haastavampaa keskustassa kuin Puistokadulla. Erityisesti keskustassa on tärkeää, että rakenteet suunnitellaan kaupunkikuvaan sopiviksi. Sisäänkäynnit voidaan sijoittaa olemassa oleviin rakennuksiin tai toteuttaa kaupunkikuvaan sopivia uusia sisäänkäyntirakennuksia, jotka voivat samalla sisältää esimerkiksi liiketilaa.
- Ajotunneleiden suuaukoille on molemmissa vaihtoehdoissa löydetty toimivat vaihtoehdot. Jos ajoyhteyksiä halutaan tulevaisuudessa hyödyntää mahdollisten maanalaisten pysäköintilaitoksen tarpeisiin, jatkosuunnittelussa voi olla tarpeen tutkia vaihtoehtoisia sijainteja tunneleille ja suuaukoille.
- Ratatunnelissa noin 1,5 kilometrin välein tarvittavien tekniikkakuilujen sijoittaminen ei ole ongelma kummassakaan vaihtoehdossa.

Asema keskustassa	Asema Puistokadulla
<ul style="list-style-type: none"> • Aseman vaatimien sisäänkäyntien tai erillisten sisäänkäyntirakennusten sijoittaminen tiiviiseen kaupunkirakenteeseen voi olla haastavaa ja vaatii hyvää suunnittelua. • Toisaalta sisäänkäyntirakennukset mahdollisine liiketiloineen voidaan suunnitella kaupunkikuvaan sopiviksi tai sitä kohentaviksi rakenteiksi. • Ratatunnelin ajoyhteys on alustavassa yleissuunnitelmassa sijoitettu Kokkonniemen alueelle entisen jätevedenpuhdistamon kohdalle, missä sen sovittaminen kaupunkikuvaan ei ole erityinen ongelma. Ajoyhteyden suunnittelussa ei ole ollut mukana ajatusta, että sen kautta kuljettaisiin ajotunnelin viereen mahdollisesti louhittavaan maanalaiseen pysäköintitilaan. Jos pysäköintiluolaa suunnitellaan, tulisi samalla tutkia ajoyhteyden sijoittamista paremmin autoilla saavutettavaan paikkaan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aseman sisäänkäyntirakennukselle on vaihtoehtoisia sijainteja ja sen sijoittaminen on helpompaa kaupunkikuvan kannalta. • Ratatunnelin ajoyhteys on alustavassa yleissuunnitelmassa sijoitettu ammattioppilaitoksen alueelle, missä sen sovittaminen kaupunkikuvaan ei ole erityinen ongelma.

Pystykuilujen rakennukset

Rautatietunnelin maanpintayhteydet koostuvat suuaukkojen lisäksi pystykuiluista ja ajoyhteyksistä:

- Tunnelin pystykuilut (kuilurakennus)
 - Tarvitaan paineentasaukseen, tekniikkaa, huoltoa ja pelastuskäyttöä varten
 - Noin 1,5 km välein, tarkentuu jatkosuunnittelussa
- Ajoyhteydet (katettu rakenne)
 - Rakentamisen nopeuttaminen
 - Huolto- ja pelastuskäyttö
 - Noin 3 km välein, tarkentuu jatkosuunnittelussa



Kuva: Vantaan Aviapoliksessa sijaitseva Kehäradan tekninen kuilurakennus, jossa ratatunnelia palvelevaa tekniikkaa on sijoitettu maanpäälliseen rakennukseen. Maanpäällisen rakennuksen pituus on noin 33 metriä, leveys noin 8 metriä ja korkeus noin 18 metriä. Kuvan lähde: ³ Itäradan alustava yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus 30.6.2025, Rev 13.10.2025, Itärata Oy (Ramboll Finland Oy, Sitowise Oy)

Sisäänkäyntirakennukset

- Maanpinnalla tarvitaan sisäänkäyntirakennukset tai sisäänkäyntien sijoittaminen muiden rakennusten sisään.
- Sisäänkäyntirakennuksen yhteydessä on potentiaalia myös liiketiloille.
- Rakennuksesta on hissiyhteys ja liukuporrasyhteydet maanalaisille asemalaitureille.
- Liukuporrasyhteys laituritasolta maantasoon vie tarvittavat kaltevuudet huomioiden noin 70 metriä vaakasuunnassa, kun oletuksena on laiturikorko -40 metriä maanpinnasta. ⁴
- Kuvissa esimerkkinä erillisestä rakennuksesta Aviapoliksen aseman sisäänkäynti Kehäradalla ja muuhun rakennukseen sijoitetusta sisäänkäynnistä Lauttasaaren metroaseman sisäänkäynti (kuvat Googlemaps).



5. Liikenne

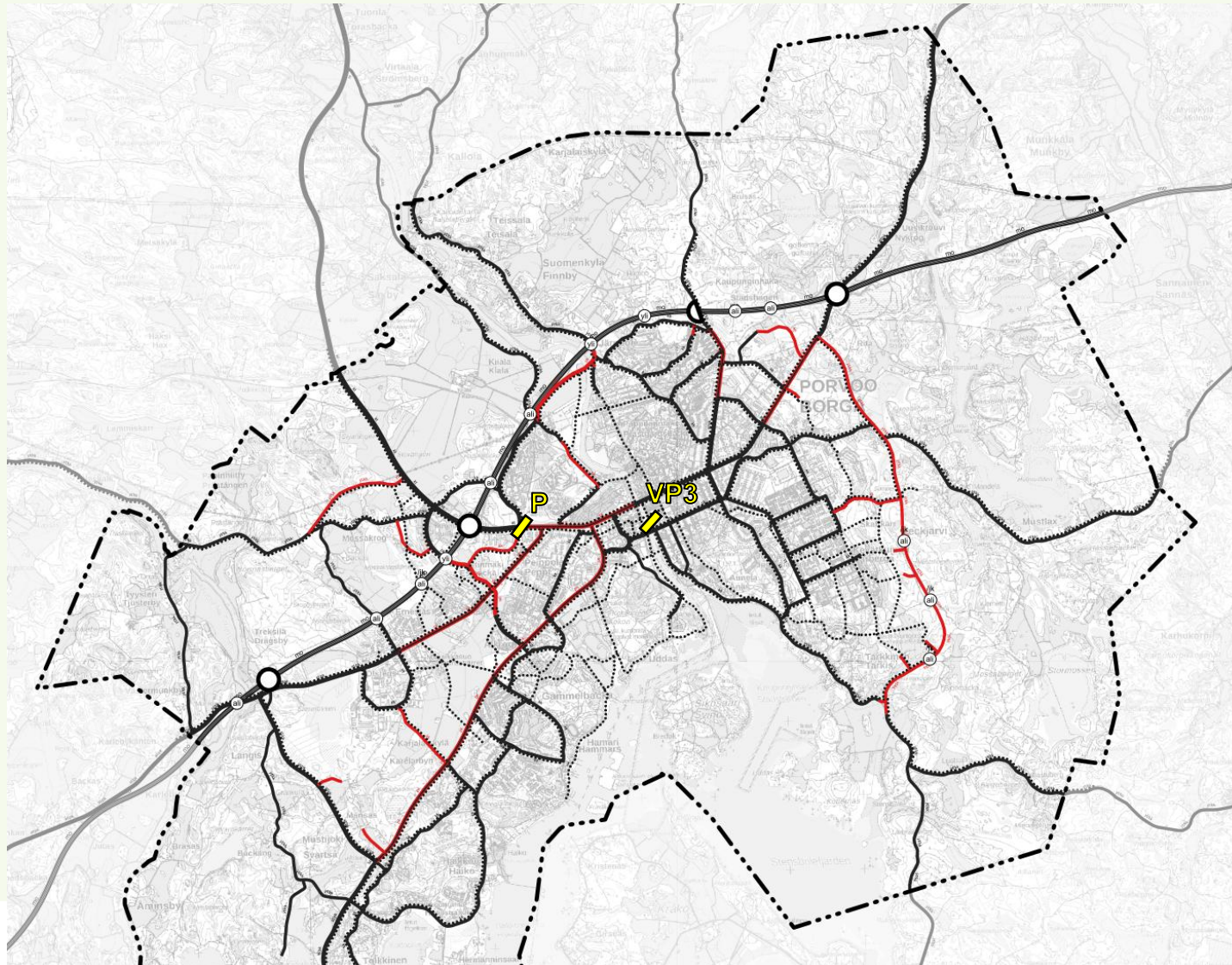
Liikenneluvussa hyödynnettyjä lähteitä

- ¹ Porvoo osayleiskaavan liikennetarkastelut, Raportti 18.12.2024
- ² Porvoo aseman vaihtoehtoisten sijaintien sovittaminen maankäyttöön, Itäradan YVA ja AYS, Tarkasteluraportti 10.10.2024
- ³ Itäradan lähijunaselvitys 25.9.2024
- ⁴ Porvoo pysäköintiselvitys 2023
- ⁵ Porvoo suunnan lähijunaliikenteen toteuttamisedellytysten arviointi, loppuraportti 14.4.2023
- ⁶ Liityntäpysäköintihankkeiden määrittely ja priorisointi, Väyläviraston julkaisuja 30/2022
- ⁷ Itäradan hankearviointi: Porvoo aseman alustavat matkustajaennusteet (julkaisematon aineisto)

Liikenne: yleisiä lähtökohtia

- Aseman sijaintipäätös vaikuttaa liikkumiseen Porvoossa myös pitkällä tulevaisuudessa kymmenien vuosien päästä.
- Porvoon keskusta on nykyisin toimivat yhteydet sekä eri puolilta Porvoota että Helsingin suunnasta niin joukkoliikenteellä (linja-auto) kuin henkilöautolla.
- Junayhteys palvelisi ensisijaisesti matkoja pääkaupunkiseudulle ja -seudulta sekä kaukomatkoja maan muille asemapaikkakunnille ja -paikkakunnilta. Porvoon sisäisessä liikenteessä liikutaan junayhteydestä riippumatta jatkossakin muilla kulkutavoilla.
- Junayhteyden myötä Helsingin ja Porvoon välinen bussiliikenne vähenee ja linjat voivat suuntautua toisin kuin nykyään (esim. Itäkeskukseen).
- Liityntämatkoihin tai vaihtoihin kuluva aika vaikuttaa junasta saataviin matka-aikahyötyihin.
- Aseman sijainnilla on keskeinen merkitys sen saavutettavuuteen eri liityntäkulkutavoilla (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, taksi, henkilöauto).
- Junan liityntämatkan kulkutavan valintamahdollisuudet poikkeavat toisistaan eri ihmisten kesken riippuen siitä, asuuko kävelyetäisyydellä, onko henkilöauto tai polkupyörä käytettävissä ja onko joukkoliikennenyhteys tarjolla.
- Lisäksi junan liityntämatkan kulkutavan valintatilanne on erilainen porvooolaisilla kuin Porvooseen matkaavilla, joilla ei vaihtoehtona omaa autoa, polkupyörää tai joukkoliikenteen kausilippua.
- *Porvoon autottomista asutokunnista (2020) suurin osa asuu keskusta-alueella. Autottomien asutokuntien osuus on pääosassa keskustan 250 m ruutuja vähintään 30 %, osassa vähintään 50 %. Keskustan ulkopuolella huomattavan suuri osuus asutokunnista omistaa vähintään kaksi henkilöautoa.⁴*

Tunneliasemavaihtoehdot ja Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavaluonnoksen liikenneverkko



Liikenneverkko Trafiknät

Liite 4 Bilaga 4

- Moottori- tai moottoriliikennetie
Motorväg eller motortrafikled
- Kantatie
Stamväg
- Pääkatu
Huvudgata
- Seututie tai pääkatu
Regional väg eller huvudgata
- Kokoojkatu
Matargata
- Yhdistie tai kokoojkatu
Förbindelseväg Eller Matargata
- Merkittävästi parannettava pääkatu
Huvudgata som förbättras avsevärt
- Uusi pääkatu
Ny huvudgata
- Uusi kokoojkatu
Ny matargata
- Uusi seututie tai pääkatu
Ny regional väg eller huvudgata
- Uusi yhdistie tai kokoojkatu
Ny förbindelseväg eller matargata
- Jalankulku- ja pyöräilyreitti
Gång- och cykelled
- Alikulku
Underfart
- Jalankululle tarkoitettu alikulku
Underfart reserverad för gångtrafik
- Ylikulku
Överfart
- Eritasoliittymä
Planskild anslutning
- Suuntaisliittymä
Ensidig anslutning
- Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan rajaus
Gräns för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena

Maastokartta: Maanmittauslaitos 2025
CC Nimeä 4.0 Kansainvälinen

Terrängkarta: Lantmäteriverket 2025
CC Erkännande 4.0 Internationell

KESKEISTEN KAUPUNKIALUEIDEN OSAYLEISKAAVA 2050
DELGENERALPLAN FÖR DE CENTRALA STADSOMRÅDEN 2050

PORVOON KAUPUNKI
BORGÅ STAD

Kaupunkisuunnittelu
Stadsplanering

18.11.2025

Porvoon aseman matkustajaennusteet 2040⁷ (FLOU Oy, Itäradan hankearvioinnin alustavien ennusteiden tuloksia)

- Mallinnuksessa on aina erilaisia epävarmuustekijöitä, mutta ennuste antaa kuvan Porvoon aseman matkustajamäärän ennakoidusta suuruusluokasta vuoden 2020 tilanteessa. Mallitarkastelun mukaan aseman kautta kulkee arkisin runsaat 3 000 matkustajaa yhteen suuntaan. Keskustan asemavaihtoehdolle malli ennustaa noin 10 % suuremman matkustajamäärän kuin Puistokadun vaihtoehdolle. Mallinnus ei anna tietoa liityntämatkojen kulkutapajakaumasta, mutta koska keskusta-aseman läheisyydessä on enemmän asukkaita, kävellen asemalle tulevien matkustajien osuus on oletettavasti suurempi kuin Puistokadulla. Vastaavasti Puistokadun vaihtoehdossa autolla liityntämatkan tekevien osuus on oletettavasti suurempi kuin keskustavaihtoehdossa.
- Liikennemallitarkastelun kaikissa asemavaihtoehdoissa on käytetty Tilastokeskuksen kuntakohtaisen ennusteen 2024 mukaista Porvoon kokonaisasukasmäärää ja sen mukaan skaalattua työpaikkamäärää vuonna 2040. Maankäytön kasvu on kaikissa vaihtoehdoissa sijoitettu Porvoon rakennemallin 2050 perusuran mukaisesti.

Matkaa/arkivrk molemmat suunnat yhteensä	Keskustan tunneliasema	Puistokadun tunneliasema
Lähijuna		
Helsingin suunta	6 300	5 600
Kaukojuna		
Helsingin suunta	200	200
Porvoo-itäsuunta	350	350
Yhteensä	6 850	6 150

Kävely ja pyöräliikenne liityntäliikenteenä: lähtökohtia

Kävely

- Hyväksyttävä kävelymatka rautatieasemalle riippuu yksilöllisistä ja tilannesidonnaisista tekijöistä. Usein katsotaan, että 0,5–1 km (5–10 minuutin nopea kävely) matka raskaan raideliikenteen asemalle on useimmille hyväksyttävä kävelymatka. Vielä puolentoista kilometrin (noin 15–20 minuutin) matka houkuttelee monet kävelemään, kun ei ole erityistä kiirettä, huono sää tai isoja matkatavaroita.
- Nyrkkisääntönä voi pitää, että todellinen kävelymatka on usein noin 1,3-kertainen linnuntie-etäisyyteen verrattuna.
- Seuraavien diojen kartoilla on kuvattu 5, 10 ja 15 minuutin kävelyetäisyyksiä todellisia reittejä pitkin matkanopeudella 5 km/h, joka pitää sisällään myös pysähdykset tienylityksissä. Ripeän liityntäkävelyn vauhtina voi helposti olla 6 km/h, jolloin kuvan matkavyöhykkeitä voi kasvattaa 20 %. Toisaalta matkatavaroiden tai lasten kanssa matkaavilla tai muutoin hitaammin liikkuvilla kävelyvauhti jää helposti selvästi alle 5 km/h.

Pyöräliikenne

- Pyöräliikenteen vaikutusalue on selvästi kävelyä pitempi. Käytännössä koko Porvoon keskeinen kaupunkialue on hyväksyttävän pyörämatkan päässä keskustasta. Pyörän matkanopeus vaihtelee erittäin paljon yksilöllisesti ja liikenneympäristön mukaan (esim. liikennevalot, risteykset, mäet ym.). Kaupunkialueen arkimatkoilla tavallisen pyöräilijän keskinopeudet ovat harvoin korkeampia kuin 15–20 km/h (10 minuutissa noin 2,5–3,5 km). Sähköavusteisten pyörien yleistymisen nostaa nopeuksia ja hyväksyttävän pyörämatkan pituutta.
- Seuraavien diojen kartoilla on kuvattu 5, 10 ja 15 minuutin pyöräilyetäisyyksiä todellisia reittejä pitkin matkanopeudella 15 km/h, joka pitää sisällään myös pysähdykset tienylityksissä. Jos matkanopeudeksi oletetaan 20 km/h, kuvan matkavyöhykkeitä voi kasvattaa 33 %.
- Uudet mikroliikkumistavat, kuten sähköpotkulaudat, tuovat uusia nopeudeltaan polkupyörään verrattavia kulkutapavaihtoehtoja.
- Pyörä liityntäkulkutapana vaatii laadukasta ja turvallista pyöräpysäköintiä aseman yhteyteen. Runkolukitusmahdollisuutta voi pitää välttämättömänä. Jos pyöräliityntän osuuden halutaan olevan merkittävä, laadukkaita pyöräpaikkoja tarvitaan paljon.

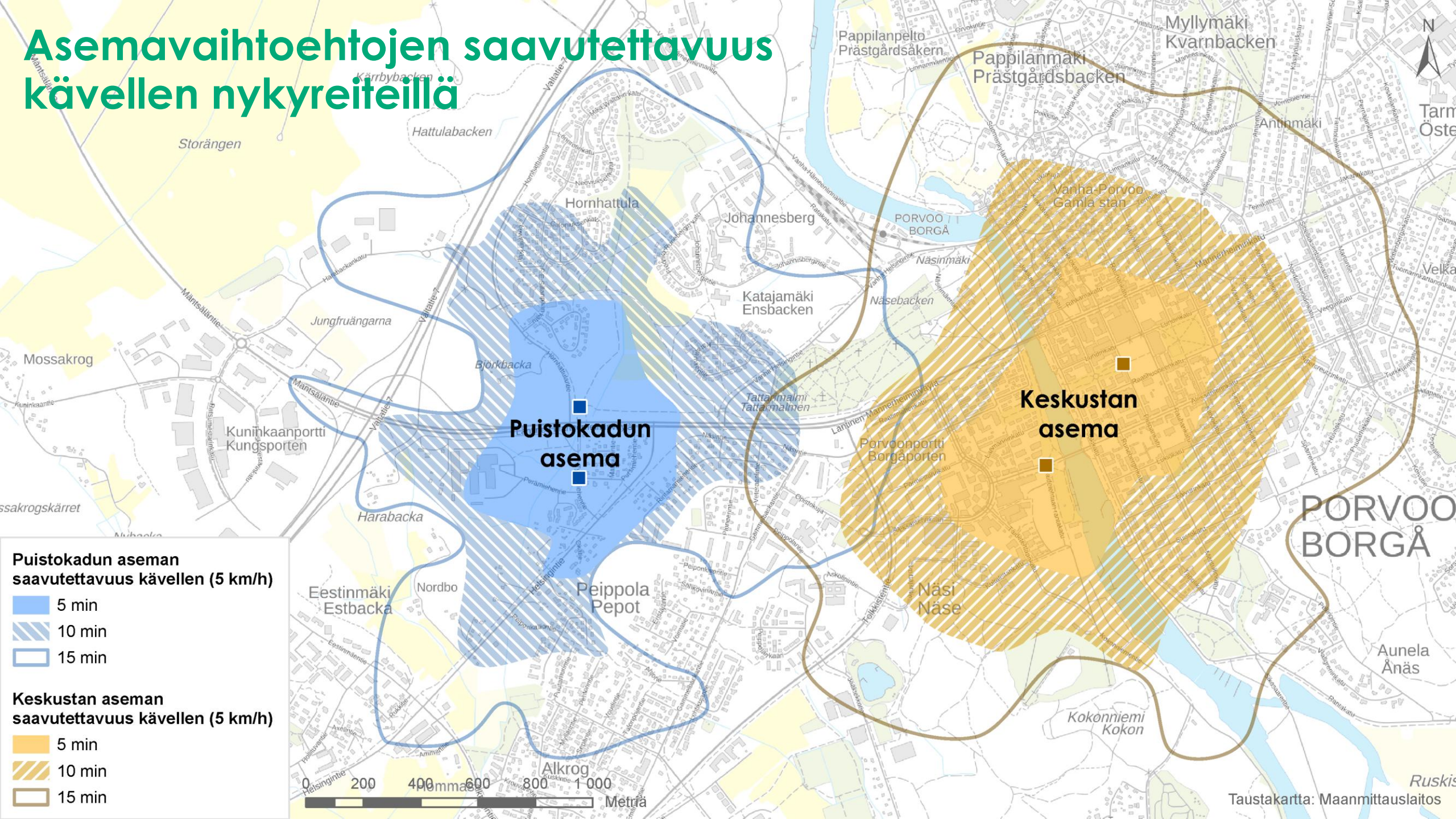
Kävely ja pyöräliikenne liityntäliikenteenä: vertailua

- Kävelyetäisyydellä asemalta asuvien porvoolaisten määrä on selvästi suurempi keskustavaihtoehdossa nyt ja tulevaisuudessa nykyisten maankäyttösuunnitelmien mukaan, vaikka maankäytön kehittyminen Puistokadun varressa lisääkin kävelyetäisyyden päässä Puistokadun asemapaikasta asuvien määrää.
- Keskusta-asema tarjoaa mahdollisuuden keskustan palvelujen käyttöön matkaketjun varrella. Puistokadun aseman tuntumassa palveluja on hyvin vähän, eikä nyky suunnitelmien mukaan aluetta olla kehittämässä palvelukeskuksena.
- Keskustavaihtoehdossa matkailijat pääsevät suoraan keskustaan kävelemään. Puistokatu vaihtoehdossa tarvitaan viihtyisän jalankulkuyhteyden lisäksi toimiva joukkoliikenneyhteys ja taksipalveluja, koska matka keskustaan on 2 km.
- Keskusta-asema on saavutettavissa pyörällä tasaisemmin eri puolilta keskeistä kaupunkialuetta. Puistokadun saavutettavuus on hyvä kaupungin länsipuolelta, mutta heikompi keskustasta ja itäpuolelta.

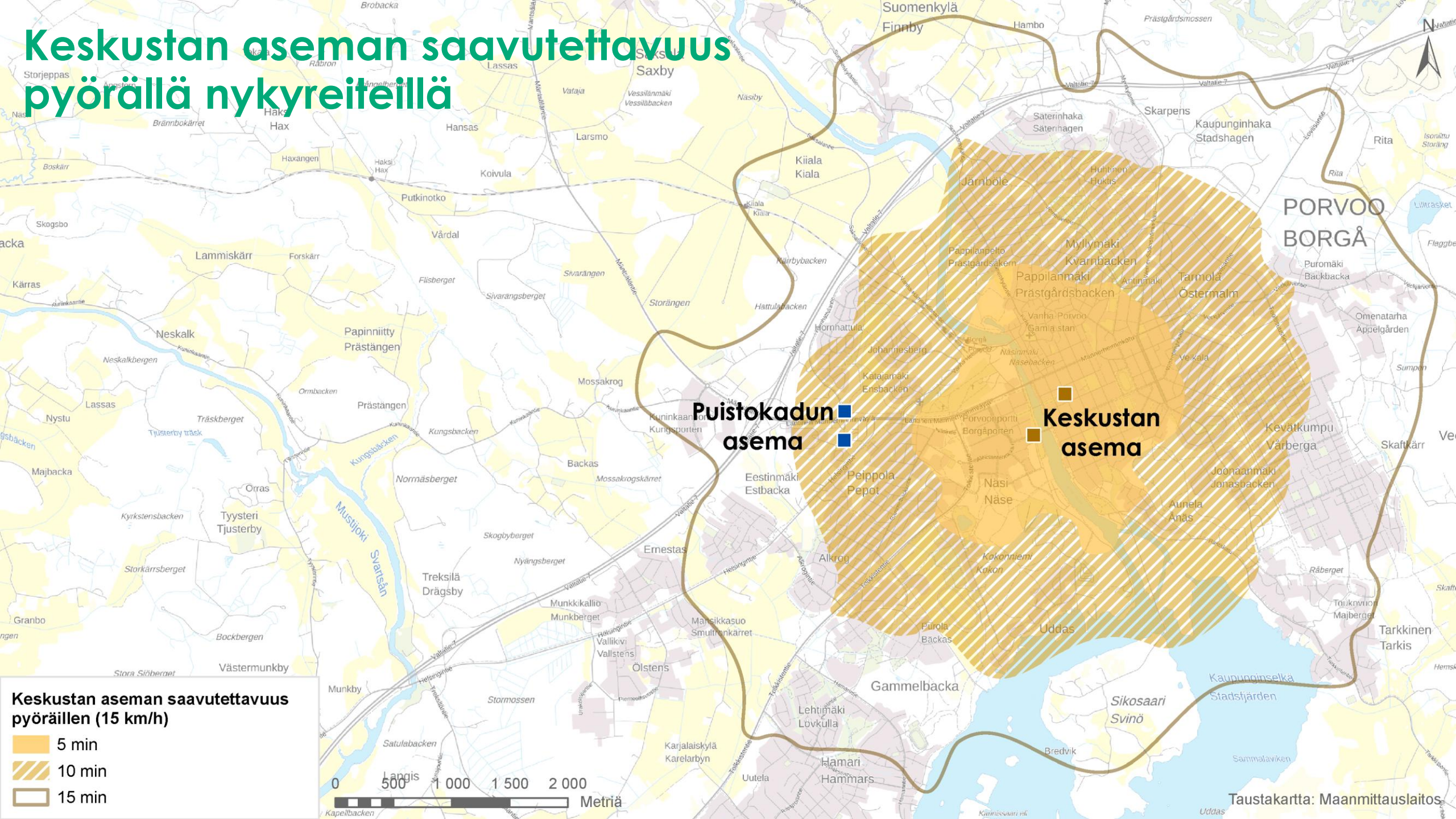
Kävely ja pyöräliikenne liityntäliikenteenä: vertailua

Asema keskustassa	Asema Puistokadulla
<p>Kävelyn ja pyöräilyn edellytykset liityntämatkoilla</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keskusta-asemalle on hyvin saavutettavissa jalan ja pyörällä, sillä käveltävän tai pyöräiltävän matkan päässä on suuri osuus Porvoon asukkaista, työpaikoista ja palveluista. • Erityisesti kävelyetäisyydellä oleva väestö- ja työpaikkamäärä on keskusta-asemalla Puistokadun vaihtoehtoa selvästi suurempi nyt ja nykyisten maankäyttösuunnitelmien mukaan myös tulevaisuudessa . <p>Yhteydet asiointi- ja vapaa-ajanpalveluihin</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keskustan asiointi- ja vapaa-ajanpalvelut olisivat keskusta-asemalta helposti saavutettavissa jalan joen molemmin puolin. Tämä palvelisi hyvin sekä asemaa käyttävien työmatkalaisten asiointia matkan yhteydessä että Porvoossa vierailevia matkailijoita. <p>Polkupyörien liityntäpysäköinti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Polkupyörien liityntäpysäköinnille voi olla haastavaa löytää riittävän suurta tilaa maan päältä ja maanalaiset tai rakennuksissa sijaitsevat pysäköintitilat ovat kalliita. Toisaalta keskustassa on jo valmiiksi pyöräpysäköintikapasiteettia ja siellä pyöräpysäköintiä voidaan myös vuorottaiskäyttää, jolloin lisäpaikat palvelevat myös muita toimintoja. 	<p>Kävelyn ja pyöräilyn edellytykset liityntämatkoilla</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erityisesti kävelyetäisyydellä oleva väestö- ja työpaikkamäärä on Puistokatuvaltuutetuksessa keskustavaihtoehtoa pienempi nyt ja myös tulevaisuudessa nykyisten maankäyttösuunnitelmien mukaan. • Keskustasta ja kaupungin itäosista pyörämatka asemalle on keskustavaihtoehtoa pidempi ja sisältää korkeuseroja. <p>Yhteydet asiointi- ja vapaa-ajanpalveluihin</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puistokadun asemavaihtoehtossa on tarjolla vähän palveluja, joissa voi asioida työmatkan yhteydessä, jollei aluetta kehitetä myös palvelukeskuksena. • Matkailijoiden näkökulmasta asema 2 km päässä keskustasta tarkoittaa, että kävelymatkan keskustaan tulisi olla viihtyisä ja että tarjolla tulisi olla muitakin helppoja kulkutapavaihtoehtoja. <p>Polkupyörien liityntäpysäköinti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riittävän maanpäällisen tilan varaamiseen polkupyöräpysäköintiin voi olla helpompaa kuin keskustavaihtoehtossa alueen muusta suunnittelusta ja rakentamisesta riippuen. Laajamittaiselle pyöräpysäköinnille ei kuitenkaan ole muuta käyttöä kuin liityntäpysäköinti..

Asemavaihtoehtojen saavutettavuus kävellen nykyreiteillä



Keskustan aseman saavutettavuus pyörällä nykyreiteillä

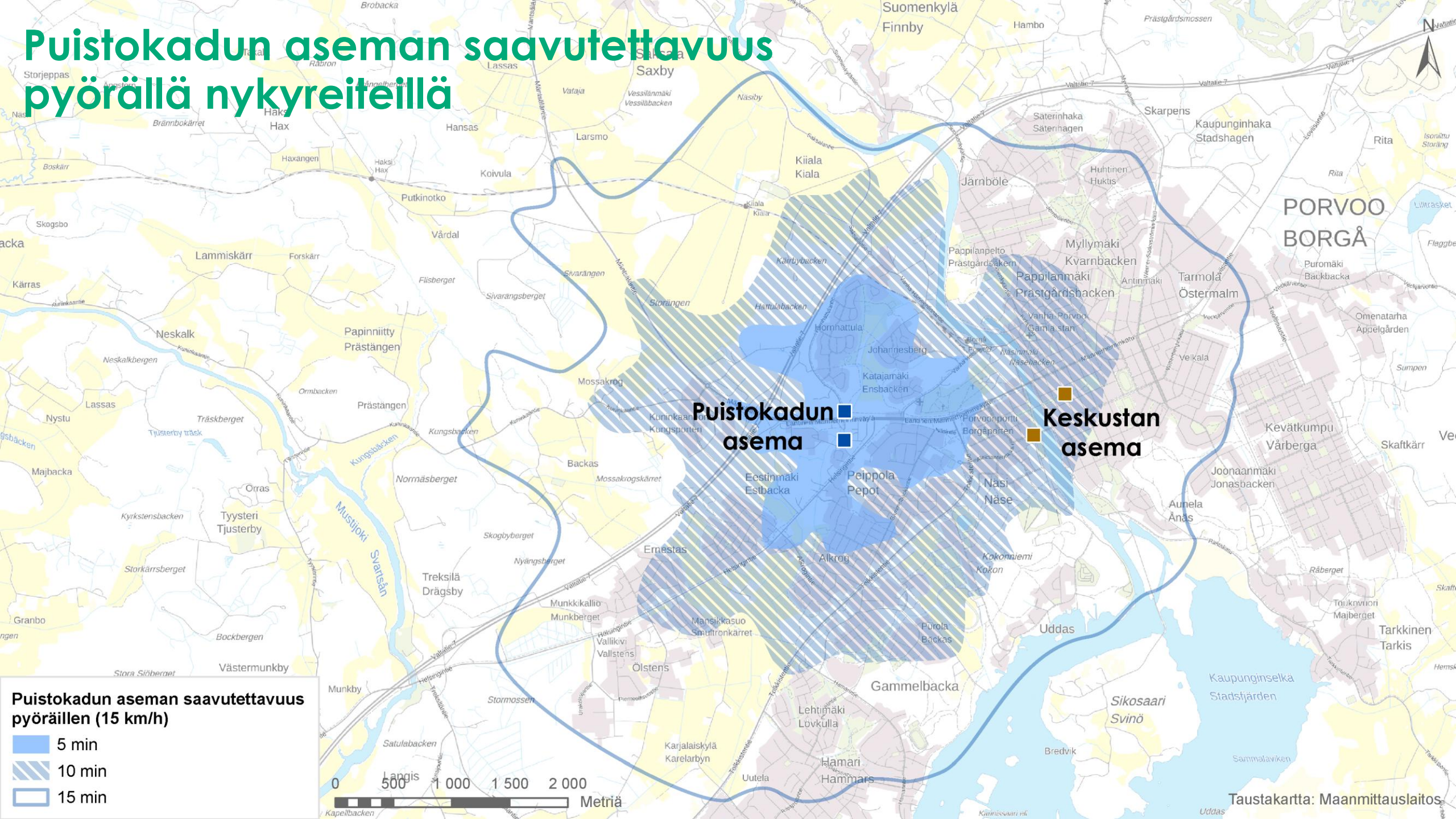


**Keskustan aseman saavutettavuus
pyöräillen (15 km/h)**

- 5 min
- 10 min
- 15 min



Puistokadun aseman saavutettavuus pyörällä nykyreiteillä



Joukkoliikenne liityntäliikenteenä: lähtökohtia

- Porvoon sisäisen joukkoliikenteen toimiva kytkentä junaliikenteeseen on tärkeää.
- Porvoon sisäisen joukkoliikenteen linjastoon vaikuttaa tulevana vuosikymmeninä myös muut asiat kuin aseman sijainti, mm. maankäytön ja katuverkon kehittyminen.
- Linja-autopysäkkien ja aseman välisen jalankulkuyhteyden on oltava aseman sijainnista riippumatta lyhyt ja korkeatasoinen.
- Helsingin ja Porvoon välisen bussiliikenteen osalta on oletettavissa, että lähijunaliikenteen toteutuessa nykyinen markkinaehtoinen Helsinki–Porvoo-bussiliikenne vähenee selvästi ja linjat voivat suuntautua toisin kuin nykyään (esim. Itäkeskukseen). Joku määrä bussiliikennettä kuitenkin tarvitaan ja hankittaneen viime kädessä ostoliikenteenä mm. palvelemaan vanhan Porvoontien varsialueita.
- Sujuvat ja kohtuuhintaiset matkaketjut bussi+junayhteydellä edellyttävät yhteisiä lipputuotteita.

Joukkoliikenne liityntäliikenteenä: vertailua

- Keskusta on paikallisen ja seudullisen matkustuksen keskeinen kohde ja joukkoliikenteen luontainen keskuspaikka. Jos asema olisi keskustassa, kaikilla linjoilla pääsisi suoraan asemalle eikä linjastoon kohdistuisi aseman vuoksi muutostarpeita.
- Asema Puistokadulla toisi keskustan rinnalle toisen solmupisteen, jonka kautta riittävän bussitarjonnan tulisi kulkea. Kaikkien linjojen kulkua molempien pisteiden kautta on vaikea ja kalliimpaa järjestää. Matkaa Puistokadun asemalle hankaloittaa huomattavasti, jos se vaatii vaihtoa linjalta toiselle ja kahden bussin käyttöä.
- Alustavien tarkastelujen³ mukaan asema Puistokadulla edellyttäisi muutoksia nykyiseen lounaissuunnan joukkoliikennelinjoihin. Esim. yhden linjan pisto tai kierto Puistokadun aseman kautta lisäisi vuorotarjontaa ja toisi ao. linjan varrelta suoran yhteyden asemalle, mutta samalla pidentäisi muiden matkustajien ajoaikaa keskustaan.
- Porvoon paikallisliikenteen liikennöinnin näkökulmasta keskusta-asema on kustannustehokkaampi vaihtoehto. Alustavien tarkastelujen³ mukaan Puistokadun asemavaihtoehdossa vuotuiset liikennöintikustannukset olisivat arviolta 0–0,5 miljoonaa euroa isommat kuin keskustavaihtoehdossa, jos Puistokadulla sijaitsevan aseman yhteyksiä lisättäisiin Tolkkistentietä ajavan linjan pistolla asemalle. Lipputulot selvitys arvioi käytännössä samansuuruisiksi.
- Kaikki Porvooseen liikennöivät seudulliset bussilinjat tarjoavat suoran yhteyden keskustaan. Jos asema olisi Puistokadulla, itäsuunnasta Porvooseen tulevia seutubussivuoroja olisi on tarpeen jatkaa keskustasta Hornhattulaan (tai päinvastoin) palvelemaan asemaa ja samalla ammattioppilaitosta sekä mahdollista sote-keskusta, mikä voi lisätä liikenteen hankintakustannuksia.

Joukkoliikenne liityntäliikenteenä: vertailua

Asema keskustassa	Asema Puistokadulla
<p>Paikallisliikenteen yhteydet</p> <ul style="list-style-type: none"> Ei edellytä muutoksia paikallisliikenteeseen, sillä junaliikenne kytkeytyy keskustassa suoraan kaikkiin paikallisliikenteen linjoihin. <p>Paikallisliikenteen kustannukset</p> <ul style="list-style-type: none"> Ei vaikuta paikallisliikenteen liikennöintikustannuksiin. <p>Seudulliset ja kaukoliikenteen bussilinjat</p> <ul style="list-style-type: none"> Myös kaikki Porvooseen liikennöivät seudulliset bussilinjat tarjoavat vaihdottoman liityntäyhteyden juna-asemille. Aseman sijainti palvelee hyvin myös kaukoliikenteen linja-autoja, jos ne liikennöidään Porvoon keskustan linja-autoaseman kautta. <p>Palvelut vaihto- ja odotusaikana</p> <ul style="list-style-type: none"> Keskustan palvelut tarjolla juna–bussi-vaihdon yhteydessä ja odotusaikana. 	<p>Paikallisliikenteen yhteydet</p> <ul style="list-style-type: none"> Edellyttää paikallisliikenteeseen muutoksia, jotta aseman vuorotarjonta on riittävä ja vaihdottomia yhteyksiä on tarjolla suurimmasta osasta Porvoon kaupunkialuetta. Matka-aika lounaisista kaupunginosista keskustaan pitenisi hieman, jos syöttöliikennettä hoidettaisiin nykyisen linjan pistolla Puistokadun asemalle. Yhteydet länsisuunnalta Puistokadun asemalle olisivat hieman nopeampia kuin keskusta-asemalle, linjastorakenteesta riippuen. Matka Porvoon itäosista puolestaan edellyttäisi matkustamista keskustan läpi, mikä pidentäisi matka-aikaa keskustan asemaan verrattuna. <p>Paikallisliikenteen kustannukset</p> <ul style="list-style-type: none"> Linjastomuutokset lisäävät paikallisliikenteen liikennöintikustannuksia muutosten suuruudesta riippuen. <p>Seudulliset ja kaukoliikenteen bussilinjat</p> <ul style="list-style-type: none"> Itäsuunnasta Porvooseen tulevia seutubussivuoroja on tarpeen jatkaa keskustasta Hornhattulaan (tai päinvastoin) palvelemaan asemaa ja samalla ammattioppilaitosta sekä mahdollista sote-keskusta, mikä voi lisätä liikenteen hankintakustannuksia. Vanhaa Porvoontietä Helsinkiin ajavien linja-autojen pysäkki on nykyisin noin 400 metrin päässä suunnitellusta asemapaikasta. Tulevaisuuden pysäkkiratkaisut tulee suunnitella osana Puistokadun ja mahdollisen aseman suunnittelua. <p>Palvelut vaihto- ja odotusaikana</p> <ul style="list-style-type: none"> Juna–bussi-vaihdon yhteydessä ja odotusaikana palveluja on käytettävissä vähän, jollei aluetta kehitetä myös palvelukeskuksena.

Autoliikenne ja autojen liityntäpysäköinti: lähtökohtia

- Itäradan suunnitelmien mukaan Porvoo on ainoa uusi asema Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Kouvolan välillä, joten Porvoon asema palvelee koko itäisen Uudenmaan asukkaita.
- Helsingin pään tilanne (pysäköinnin hinta, pysäköintipaikkojen saatavuus, ruuhkat) ja junayhteyden nopeus merkitsee sitä, että liityntäpysäköinti ja juna on monilla matkoilla joka tapauksessa houkutteleva automatkaan nähden molemmissa asemavaihtoehtoissa ja liityntäpysäköintiä tarvitaan molemmissa vaihtoehtoissa.
- Autojen maantasoinen liityntäpysäköinti vie paljon tilaa ja asemaympäristöjen maankäytölle on yleensä liityntäpysäköinnin kanssa kilpailevaa tai vaihtoehtoisia toimintoja. Pysäköinti laitoksessa säästää tilaa, mutta on paljon kalliimpaa toteuttaa.
- Laitospysäköinti on käytännössä useimmiten maksullista, maantasopysäköintiä voidaan helpommin tarjota myös maksuttomana. Liityntäpysäköinnin muutos maksulliseksi vähentää auton houkuttelevuutta liityntäkulkutapana ja aiheuttaa todennäköisesti vastustusta ilmaiseen pysäköintiin tottuneissa käyttäjissä.
- Autojen liityntäpysäköinti kannattaa järjestää vuorottaispysäköintinä muiden toimintojen (asuminen, kauppa) kanssa.
- Molemmissa asemavaihtoehtoissa on liityntäpysäköinnin lisäksi huomioitava saatto- ja taksiliikenteen tilatarpeet. Lisäksi pysäköinnin suunnittelussa ja sijoittelussa on huomioitava aseman helppo saavutettavuus myös muilla kulkutavoilla (jalankulkuympäristön laatu, pyöräpysäköinnin sijoittelu, lyhyt kävelyetäisyys syöttölinjojen pysäkeille jne.).
- Sekä keskustassa että Puistokadulla liityntäpysäköinti palvelee samassa paikassa sekä junaa että jäljelle jäävää bussiliikennettä käyttäviä matkustajia.
- Porvoon nykyisellä Katajamäen liityntäpysäköintialueella on 105 autopaikkaa. Puistokadun mahdollisen aseman kohdalle on valmistunut asemakaava, joka mahdollistaa ABC-huoltoaseman ja bussiliikenteen tarpeisiin mitoitetun, noin 280 paikan liityntäpysäköintilaitoksen rakentamisen. Puistokadun varren rakentamisen alustavissa suunnitelmissa nykyinen liityntäpysäköinti poistuu.
- Aseman liityntäpysäköinnin paikka- ja tilantarpeen tarpeen hahmottamiseksi rautatieaseman liityntäpysäköintiin käytettävissä olevien pysäköintilaitosten ja -alueiden nykyisiä paikkamääriä vertailukaupungeissa:
 - Hämeenlinna noin 600 laitospaikkaa ja yli 200 maantasopaikkaa (molemmat maksullisia)
 - Hyvinkää yli 300 maantasopaikkaa (ilmaisia)
 - Riihimäki yli 200 laitospaikkaa (asukkaille maksuttomia) ja 600 maantasopaikkaa (ilmaisia)
 - Mäntsälä yli 250 maantasopaikkaa (ilmaisia).

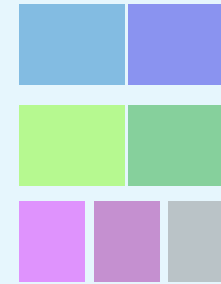
Autoliikenne ja autojen liityntäpysäköinti: vertailua

- Autojen liityntäpysäköinnin toteuttaminen keskustaan joen itä- ja/tai länsipuolelle kytkeytyy alueiden muun pysäköinnin järjestämiseen, koska pelkästään liityntäpysäköintiä palveleva pysäköintilaitos keskustassa ei ole mielekäs ratkaisu. Alueen kaavoissa on varauksia pysäköintilaitoksille, jotka voisivat palvella vuorottaiskäytössä sekä aseman liityntäpysäköintiä että muuta keskustapysäköintiä.
- Autojen liityntäpysäköinnille ja saattoliikenteelle on löydettävissä helpommin lisätilaa Puistokadun aseman ympäristöstä, riippuen alueen muista maankäyttösuunnitelmista. Suunnitellun asemapaikan viereen on jo kaavoitettu tontti liityntäpysäköintilaitokselle nykyisen bussiliikenteen tarpeisiin, mutta rautatieasema tarvitsee enemmän paikkoja. Liityntäpysäköinnin vuorottaiskäytölle ei ole samanlaisia edellytyksiä kuin keskustassa.
- Jos jommankumman aseman liityntäpysäköintiä sijoitettaisiin maanalaiseen pysäköintilaitokseen, jonne ajettaisiin ratatunnelin ajoyhteyden kautta, ajoyhteyden ja sen suuaukon paikkaa on tarpeen tarkastella uudestaan jatkosuunnittelussa. Nyt ajoyhteyksien suunnittelussa ei ole ollut mukana ajatusta pysäköintilaitoksesta. Erityisesti keskustavaihtoehdossa Kokonniemen alueelle entisen jätevedenpuhdistamon kohdalle suunniteltu ajoyhteys on heikosti saavutettava liityntäpysäköintiä ajatellen.
- Puistokatu on sujuvasti saavutettavissa autolla Porvoon kaupunkialueen ulkopuolelta saapuville porvooolaisille ja itäuusimaalaisille. Samalla se houkuttelee enemmän auton käyttöön liityntämatkoilla kuin keskusta, jonne on helpompi tulla muilla kulutavoilla.

Autoliikenne ja autojen liityntäpysäköinti: vertailua

Asema keskustassa	Asema Puistokadulla
<p>Liityntäpysäköinti</p> <ul style="list-style-type: none"> Vaatii laitospysäköinnin rakentamista. Se on perusteltua toteuttaa yhteis- ja vuorottaiskäyttöisenä keskustan tai Länsirannan liike-, toimisto- ja asuinkiinteistöjen tarvitseman pysäköinnin kanssa. Taidetehtaan ympäristössä on maanalaista pysäköintiä jo nyt ja tulossa lisää kaupan maanalaista pysäköintiä. Keskustassa autopysäköintiin on tarjolla kaupungintalon takana yksi tontti sekä Elannon korttelissa kaavoitettu pysäköintitalo. Laitospysäköinnin rakentaminen on kallista ja siksi liityntäpysäköinti olisi todennäköisesti maksullista. <p>Saavutettavuus autolla</p> <ul style="list-style-type: none"> Liityntäpysäköinnin sijainti sivummalla päätie- ja katuverkosta heikentää liityntäpysäköinnin houkuttelevuutta kauempaa saapuville. <p>Autoliikenteen määrä</p> <ul style="list-style-type: none"> Tuo autoliikennettä keskustaan ja/tai Länsirannalle. Liikenteen jakautuminen katuverkolle riippuu pysäköintilaitosten sijainnista. Keskeisten alueiden osayleiskaavatyötä varten tehtyjen liikennemalliennusteiden¹ mukaan aseman vaikutukset katuverkon tulevaisuuden liikenteeseen ovat kuitenkin pieniä verrattuna ennustetun maankäytön kasvun, uusien katuyhteyksien ja autoilun hintamuutosten vaikutuksiin eikä eri tunneliasemavaihtoehdoilla ole keskenään juurikaan eroa katuverkon eri osilla. 	<p>Liityntäpysäköinti</p> <ul style="list-style-type: none"> Mahdollistaa liityntäpysäköinnin toteuttamisen rakenteellisena tai osin maanpäällisenä ratkaisuna alueen muista maankäyttösuunnitelmista riippuen. Suunnitellun ABC-aseman asemakaavassa on varauduttu noin 280 paikan liityntäpysäköintilaitoksen rakentamiseen nykyisen bussiliikenteen tarpeisiin. Rautatieasema vaatisi vielä lisää liityntäpysäköintipaikkoja. Laitospysäköinti olisi edullisempaa toteuttaa vuorottaiskäyttöisenä Puistokadun varteen suunnitellun muun maankäytön (asuminen, palvelut) kanssa, mutta siihen ei nykysuunnitelmilla ole edellytyksiä. Laitospysäköinnin rakentaminen on kallista ja siksi liityntäpysäköinti olisi todennäköisesti maksullista. Jos maantasoiselle pysäköinnille löytyy tilaa, se voi helpommin olla maksutonta varsinkin, jos se sijaitsee hieman kauempana eikä vähennä laitospysäköinnin käyttöä. <p>Saavutettavuus autolla</p> <ul style="list-style-type: none"> Aseman paikka keskeisten tieyhteyksien (vt 7, kt 55, mt 170) kupeessa on Porvoon kaupunkialueen ulkopuolelta saapuville porvoalaisille ja itäuusimaalaisille keskustan asemaa helpommin saavutettavissa autolla. <p>Autoliikenteen määrä</p> <ul style="list-style-type: none"> Lisää keskustan läpi Mannerheiminkadun ja Aleksanterinkadun kautta kulkevaa autoliikennettä Porvoon itäisistä osista. Keskeisten alueiden osayleiskaavatyötä varten tehtyjen liikennemalliennusteiden¹ mukaan aseman vaikutukset katuverkon tulevaisuuden liikenteeseen ovat kuitenkin pieniä verrattuna ennustetun maankäytön kasvun, uusien katuyhteyksien ja autoilun hintamuutosten vaikutuksiin eikä eri tunneliasemavaihtoehdoilla ole juurikaan eroa katuverkon eri osilla.

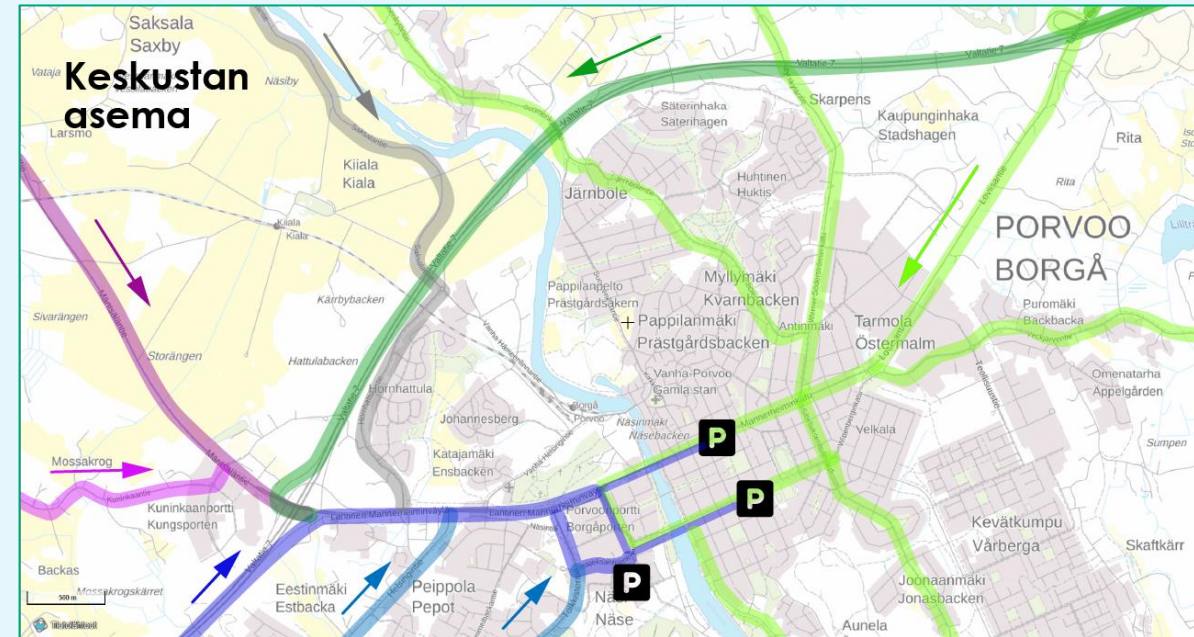
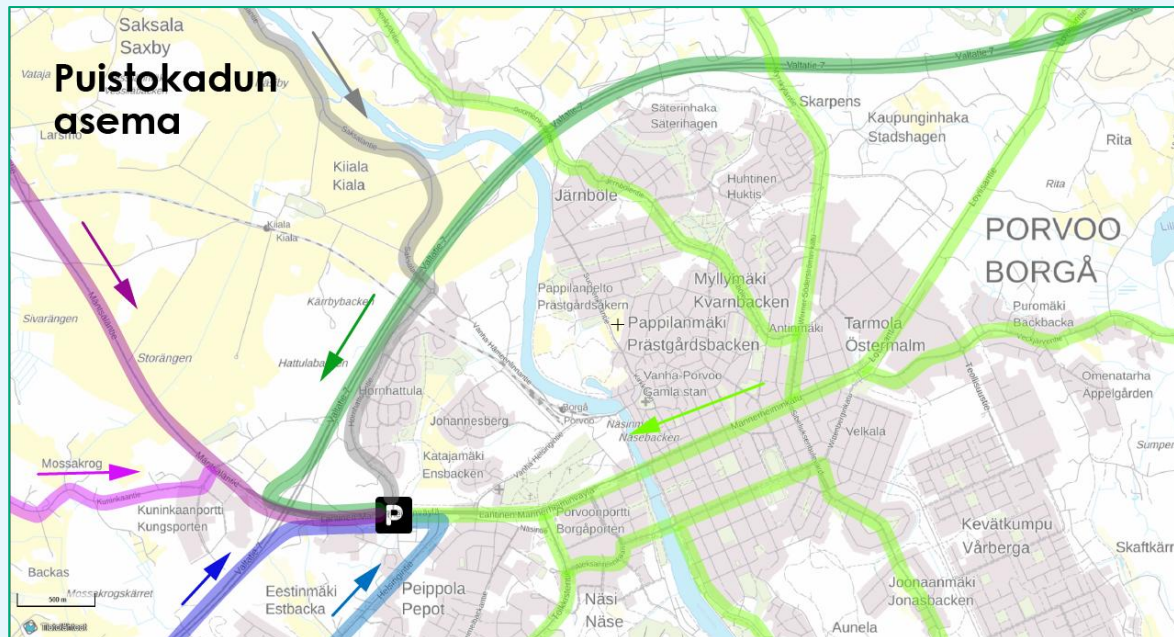
Autoliikenteen pääsuuntien reitit Porvoon kaupunkialueen ulkopuolelta asemille



Läntistä Mannerheiminväylää ja Helsingintietä

Mannerheiminkatua ja Aleksanterinkatua itäpuolelta

Kuninkaantietä, Mäntsäläntietä ja Saksalantietä



Autojen liityntäpysäköinnin periaatteet eri asemavaihtoehtoissa Porvoon pysäköintiselvityksen⁴ mukaan



1. Työn lähtökohdat

2. Nykytilanne

3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

5. Yhteenveto ja suositukset

Kaupungin keskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden lisäämiseksi sekä Vanhan Porvoon liittämiseksi paremmin toriin olisi ensiarvoista vähentää Mannerheiminkadun autoliikenteen aiheuttamaa estevaikutusta. Tähän voidaan osaltaan vaikuttaa myös pysäköinnin järjestämisellä. Keskustan läpiajoliikennettä voidaan pyrkiä vähentämään muun muassa opastamalla valtatieltä 7 saapuva liikenne pysäköimään kävelypainotteisen ydinkeskustan reunoille sijoitettaville keskitetyille pysäköintialueille tai -laitoksiin. Tänä päivänä pysäköinnin opastus Vanhaan Porvooseen ja pysäköinnin järjestelyt toimivat hyvin.

Keskustan kasvun painopiste tulevaisuudessa riippuu myös valittavasta raideliikennetarkistuksesta. Rakennemallissa ”Kaksi asemaa – yksi kaupunki” sekä Hornhattulantien asemavaihtoehdossa kasvu kohdistuu erityisesti joen länsipuolelle ja uuden aseman ympäristöön. Keskustan asemavaihto-

ehto puolestaan mahdollistaa nykyisen keskusta-alueen kasvun ja laajentamisen.

Riippumatta valittavasta raideliikennetarkistuksesta, tulee aseman liityntäpysäköinti Kuninkaanportin asemaa lukuun ottamatta toteuttaa keskitettynä ja rakenteellisena, mikä mahdollistaa ympäristön tiiviin rakentamisen. Tähän voidaan erityisesti vaihtoehdossa Keskusta-asema yhdistää myös keskustaan suuntautuvan liikenteen pysäköintiä. Lisäksi kaupunki voi keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin mahdollistamiseksi ottaa roolia pysäköintilaitosten toteuttamisessa etupainotteisesti.

Liityntäpysäköinnin toteutuskustannukset ja omistus jakautuvat mahdollisesti eri toimijoille (kaupunki, maanomistaja, kiinteistö, raideyhtiö, väylävirasto..).



6. Mahdolliset synergiat: väestönsuoja ja pysäköinti

Synergialuvussa hyödynnetyjä lähteitä

- ¹ Lentoradan YVA - ympäristövaikutusten arviointiselostus, Suomirata Oy 6/2023
- ² Pisara-rata - Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi. Liikennevirasto ja Helsingin kaupunki 2011

Mahdolliset synergiat: väestönsuoja ja pysäköinti

- Porvoossa ei ole yleisiä väestönsuojia. Väestönsuojia on isompien taloyhtiöiden ja työpaikkojen yhteydestä sekä myös julkisten tilojen yhteydessä, kuten kouluissa ja päiväkodeissa.
- Tunneliasema voi sellaisenaan toimia sirpalesuojana Ukrainan metrotunnelien tapaan. Virallinen väestönsuoja vaatii kuitenkin lisärakenteita ja -järjestelmiä, joita on toteutettu mm. Helsingin metroasemille.
- Sirpale- tai väestösuojalle hyvä paikka olisi keskusta, jossa lähietäisyydellä on enemmän asukkaita ja työpaikkoja.
- Suomessa ei ole rakennettu ratatunneleissa sijaitsevia asemia väestönsuojiksi. Asia vaatii selvittämistä jatkosuunnittelun yhteydessä.
- Aiemmissä ratatunnelisuunnitelmissa (Lentorata, Pisara-rata) niihin kytkeytyvät väestönsuojat ja väestönsuojavaraukset ovat ajotunneleiden laajennuksia tai ajotunneleihin kytkeytyviä erillisiä maanalaisia tiloja, jotka normaalisti palvelevat esimerkiksi liikuntatiloina tai pysäköintilaitoksina.
- Ratatunnelin ajoyhteys voi toimia myös yhteytenä maanalaiseen pysäköintiin, mutta pysäköinnin vaatiman tilan suunnittelu ja rakentaminen ei sisälly ratahankkeeseen, vaan on tehtävä erikseen.
- Porvoon tunneliasemien ajoyhteyksiä ei ole suunniteltu ajatellen ajoa niiden kautta mahdolliseen pysäköintiluolaan. Ajotunnelien ja niiden suuaukkojen paikka voisi olla toinenkin. Niitä on tarpeen tarkastella jatkosuunnittelussa, jos ajotunnelin yhteyteen kaavaillaan pysäköintiluolan sisäänajoa.

Lähteet

Asemien lähialueen väestö- ja työpaikkalukujen lähteet: Porvoon kaupunki, osayleiskaavatyö, 4.11.2025

Itäradan hankearviointi: Porvoon aseman alustavat matkustajaennusteet (julkaisematon aineisto)

Itäradan alustava yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus 30.6.2025, Rev 13.10.2025, Itärata Oy

Itäradan lähijunaselvitys. Raportti 25.9.2024.

Itäradan YVA - Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Itärata Oy 2025

Itäradan YVA-selostuksen yleisötilaisuus / Informationsmöte om Östbanans MKB-beskrivning, Itärata Oy, Porvoo / Borgå 22.1.2026

Lentoradan YVA - ympäristövaikutusten arviointiselostus, Suomirata Oy 6/2023

Liityntäpysäköintihankkeiden määrittely ja priorisointi, Väyläviraston julkaisu 30/2022

Pisara-rata - Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi. Liikennevirasto ja Helsingin kaupunki 2011

Porvoon aseman vaihtoehtoisten sijaintien sovittaminen maankäyttöön, Itäradan YVA ja AYS, Tarkasteluraportti 10.10.2024

Porvoon kaupan palveluverkkoselvitys – Päivitys 2025, 29.9.2025

Porvoon kaupan palveluverkkoselvitys, 5.12.2023

Porvoon osayleiskaavan liikennetarkastelut, Raportti 18.12.2024

Porvoon Puistokatu. Loppuraportti 2019

Porvoon pysäköintiselvitys 2023

Porvoon suunnan lähijunaliikenteen toteuttamisedellytysten arviointi, loppuraportti 14.4.2023

Porvoon uuden sairaalan ja sote-keskuksen rakentaminen viivästyy: valmista aikaisintaan 2032, YLE-uutiset 13.10.2025, <https://yle.fi/a/74-20187003>

Porvoon uusi juna-asema, Benchmark-selvitys eurooppalaisista kaupungeista 14.2.2022

Rakennemalli Unelmien Porvoo 2050 ja osayleiskaavan tavoitteet, 2024

