



Östbanan Ab
Lönnsrosgatan 5
00210 Helsingfors
toimisto@itarata.fi

Denna handling är en översättning av den ursprungliga finskspråkiga handlingen. Vid eventuella motstridigheter är den finskspråkiga handlingen bestämmande.

Östbanan, Vanda, Tusby, Kervo, Sibbo, Borgå, Lovisa, Mörskom, Lapträsk, Kouvola, itis och Orimattila

Kontaktmyndighetens utlåtande om program för miljökonsekvensbedömning

1 Information om projektet

Projektets namn och plats

Den projektansvarige är Östbanan Ab. Projektets olika sträckningsalternativ ligger i Vanda, Kervo, Borgå, Lovisa och Kouvola städers samt Tusby, Sibbo, Mörskom och Lapträsk kommuners områden.

Kontaktmyndighet

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland har varit kontaktmyndighet för projektet.

Den projektansvariges beskrivning av projektet och dess alternativ

Östbanan är en snabb banförbindelse med två spår som planeras från Kervo via Borgå till Kouvola. I västra ändan förgrenar sig Östbanan i en tunnel från Flygbanan som planerats mellan Böle och Kervo och i östra ändan går den samman med nuvarande Lahtis–Kouvola-banan. Banan planeras i ett område som sträcker sig ut över nio kommuner: Vanda, Tusby, Kervo, Sibbo, Borgå, Lovisa, Lapträsk, Mörskom och Kouvola. Utöver fjärrtrafiken gör banan det möjligt att inleda närtågtrafik mellan Helsingfors och Borgå. På sträckan mellan Kervo och Kouvola undersöks möjligheten att inleda godstrafik.

20.12.2024

Östbanans alternativa sträckningar har bildats så att olika banavsnitt har ett antal sträckningsalternativ som ska bedömas. De alternativa sträckningarna lämnar Flygbanans tunnel vid gränsen mellan Vanda och Tusby och ansluter till det existerande bannätet i Korias område i Kouvola. Östbanans totala längd är ca 110–114 kilometer beroende på alternativ.

Mellan Flygbanan och Paipisvägen granskas två alternativa sträckningar:

- Kervo norra (KN)
- Kervo södra (KS)

Mellan Paipisvägen och Backas granskas tre alternativa sträckningar:

- Andersböle (AB)
- Elstationen norra (EN)
- Elstationen södra (ES)

Dessutom granskas ett sträckningsalternativ mellan Flygbanan och Backas som går genom Nickby (N).

Öster om Backas i Borgå granskas tre alternativa sträckningar samt ett underalternativ:

- Sträckningsalternativet Kungsporten K, som gör det möjligt att bygga en station ovan jord (stationsalternativ A) i Kungsportens område. Dessutom granskas underalternativ K+, där man i anslutning till Borgå gamla tågstation skulle bygga en station för närtrafiken (stationsalternativ A+).
- Sträckningsalternativet Parkgatan P, som gör det möjligt att bygga en tunnelstation (stationsalternativ B) i anslutning till Västra Mannerheimleden och Hornhattulavägen.
- Sträckningsalternativet Gamla Borgå GB, som gör det möjligt att bygga en tunnelstation (stationsalternativ C) i centrum av Borgå, nära Gamla Borgå.

På avsnittet mellan Venjärvi i östra Borgå och Koria i Kouvola granskas tre alternativa bansträckningar:

- Mörskom (M)
- Lappträsk norra (LN)
- Lappträsk södra (LS)

Vid konsekvensbedömningen granskas dessutom jämförelsealternativet 0+, som innebär att Östbanan inte genomförs. Jämförelsealternativet 0+ omfattar de förbättringsprojekt som har godkänts för det nuvarande bannätet. Antagandet är att Flygbanan har byggts och digibanan (förnyelsen av den digitala tågkontrollen) har genomförts.

2 Anhängiggörandet av förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Östbanan Ab anhängiggjorde ett förfarande för miljökonsekvensbedömning (nedan bedömningsförfarandet) 20.9.2024 genom att till närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (nedan NTM-centralen) lämna in ett program för miljökonsekvensbedömning (nedan bedömningsprogrammet) gällande projektet Östbanan.

Behovet av ett förfarande för miljökonsekvensbestämning bestäms i enlighet med punkt 9 d, anläggande av järnvägar avsedda för fjärrtrafik, i bilaga 1 till lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB-lagen, 252/2017).

3 Förhandsöverläggning

Kontaktmyndigheten ordnade en förhandsöverläggning 18.3.2024 i syfte att bland annat främja hanteringen av den helhet av bedömnings-, planerings- och tillståndsförfaranden som projektet förutsätter samt för att främja informationsutbytet mellan den projektansvarige och myndigheterna. Förhandsöverläggningen ordnades som ett hybridmöte. I förhandsöverläggningen deltog utöver kontaktmyndigheten, den projektansvarige och konsulterna även representanter för Nylands förbund, Kymmenedalens förbund, Mellersta Nylands miljöcentral, Sibbo kommun, Borgå stad, Mörskom, Lovisa stad, Lappträsk kommun, Kouvola stad, Östra Nylands museum med regionalt ansvar, Kymmenedalens museum med regionalt ansvar, Trafikledsverket, Kommunikationsverket Traficom, Fingrid Abp och NTM-centralen i Sydöstra Finland.

4 Information och samråd om bedömningsprogrammet

Kontaktmyndigheten informerade allmänheten om bedömningsprogrammet och dess framläggande samt om möjligheten att lämna åsikter och utlåtanden med en offentlig kungörelse 14.10–22.11.2024. Kungörelsen och bedömningsprogrammet publicerades på NTM-centralens webbplats www.ntm-centralen.fi/kungorelser/nyland och på miljöförvaltningens webbplats www.miljo.fi/Ostbana-MKB. Ett meddelande om kungörelsen har skickats till kommunerna Tusby, Sibbo, Mörskom, Lappträsk och Itis samt till städerna Vanda, Kervo, Borgå, Lovisa, Kouvola och Orimattila för publicering på deras webbplatser. Därutöver publicerades information om bedömningsprogrammet och dess framläggning samt om möjligheten att lämna åsikter och utlåtanden med tidningsannonser, som publicerades beroende på tidningens publiceringsschema 9.10.2024, 10.10.2024, 11.10.2024 eller 14.10.2024 i följande dagstidningar: Borgåbladet, Etelä-Suomen Sanomat,

20.12.2024

Hufvudstadsbladet, Iitinseutu, Itäväylä, Keski-Uusimaa, Kouvola Sanomat, Loviisan Sanomat, Nya Östis, Orimattilan Sanomat, Sipoon Sanomat, Uusimaa och Vantaan Sanomat.

Under samrådsperioden fanns en pappersversion av bedömningsprogrammet framlagd på följande platser:

- Kervo stadsbibliotek, Paasikivenkatu 12, 04200 Kervo
- Sibbo kommun, SipooInfo Nickby, Norra Skolvägen 2, 04130, Sibbo
- Borgå stad, Servicekontoret Kompassen, Krämartorget B, 06100 Borgå
- Mörskom kommunbibliotek, Ämbetsvägen 5, 07600 Mörskom
- Lovisa stad, LovInfo, Mariegatan 12 A, 07900 Lovisa
- Lapträsk kommunhus, Lapträskvägen 20 A, 07800 Lapträsk
- Kouvola stadshus info, Torikatu 10, 45100 Kouvola
- Itis kommun, Biblioteket, Rautatienkatu 20, 47400 Kausala
- Orimattila stadsbibliotek, Lahdentie 65, 16300 Orimattila
- Tusby kommun, Tuusinfo, Autoasemankatu 1, 04300 Tusby
- Vanda stad, Vandainfo, Dickursby, Dixi, Banvägen 11, Vanda

Sammanlagt 8 möten för allmänheten ordnades om bedömningsprogrammet, av vilka ett enbart på distans:

- 23.10 Konstfabriken, Fabrikssalen, Västra Alexandersgatan 1, Borgå
- 24.10 Nickby festsal, Gamla vattentornsbacken 1, Sibbo
- 29.10 Forsby skola, Kullbyvägen 4, Forsby, Lovisa
- 30.10 Kouvola stadshus, festsalen, Torikatu 10, Kouvola
- 6.11 Mörskom skola, Louhi-salen, Mästarvägen 3, Mörskom
- 7.11 Föreningshuset Lindarås, Lokaltåget 28, Lapträsk
- 12.11 Keuda-talo, Kerava-Sali, Keskikatu 3, Kervo
- 13.11 Möte för allmänheten på distans via Teams.

Utöver kontaktmyndighetens, den projektansvariges och konsulternas företrädare var sammanlagt cirka 650 personer närvarande på mötena för allmänheten och cirka 40 deltog i distansevenemanget. Utöver den gemensamma presentationen av projektet och diskussionen var det möjligt för deltagarna att ställa frågor och diskutera projektet med projektaktören och konsultens företrädare vid kartor över projektet. Vid mötet för allmänheten presenterades samtidigt planeringsprinciperna och tidsschemat för banans preliminära utredningsplan. Vid mötena för allmänheten aktualiserades i huvudsak samma frågor och spörsmål som i åsikterna om bedömningsprogrammet. Som särskilda orosmoment framfördes bland annat banprojektets konsekvenser för boendet, fastigheternas värde, näringarna, grundvattnet och klimatet.

5 Utlåtandena och åsikterna om bedömningsprogrammet

Kontaktmyndigheten begärde utlåtanden om bedömningsprogrammet av kommunerna inom projektets verkningsområde samt av andra myndigheter som sannolikt berörs av ärendet. Sammanlagt 43 utlåtanden och 208 åsikter om bedömningsprogrammet lämnades in till kontaktmyndigheten.

Nedan presenteras kontaktmyndighetens redogörelse för det centrala innehållet av den respons som lämnades in under hörandet. Utlåtandena och åsikterna publiceras i sin helhet på adressen www.miljo.fi/Ostbana-MKB. Alla uppgifter som betraktas som personuppgifter har tagits bort från de utlåtanden och åsikter som publiceras på webbplatsen.

Sammanfattning av utlåtandena

Allmänt

I utlåtandena anses att MKB-programmet har genomförts på ett kompetent sätt och att det projekt som ska bedömas, de olika projektalternativen och de konsekvenser som ska bedömas presenteras mångsidigt i programmet. Bedömningsprogrammet är täckande och konsekvent och det ger en bra helhetsbild av projektet och bedömningen. Programmet och de bedömningsmetoder och separata utredningar som presenteras i det bildar en god utgångspunkt och grund för bedömningsarbetet.

I informationen om projektet har de tvåspråkiga kommunernas behov beaktats, även om huvuddelen av materialet och informationen är på finska. I utlåtandena konstateras att Digi-MKB är en bra komplettering till det övriga materialet.

I en del av utlåtandena konstateras att Östbanan är en strategisk möjlighet som främjar hållbar utveckling i regionen och stödjer klimat- och trafikmålen. Om Östbanan genomförs, är det ett betydande projekt till sina konsekvenser och kostnader. Det är nödvändigt att vara omsorgsfull vid planeringen och konsekvensbedömningen, och bedömningarna ska göras heltäckande och olika instanser och parter ska höras. Det anses särskilt viktigt att föra en dialog med olika parter.

Projektalternativens geografiska läge visas tydligt på kartbilagorna, men på grund av skalan och presentationstekniken är det ställvis svårt att bilda sig en uppfattning om objekt som ligger i de alternativa sträckningarnas verkningsområden.

I utlåtandena påminnes om att det gäller att koncentrera sig på sannolika betydande miljökonsekvenser vid bedömningen. De konsekvensbedömningar som MKB-förfarandet förutsätter har tagits i beaktande i bedömningsprogrammet, och de metoder som ska användas

20.12.2024

och deras tillförlitlighet har presenterats på ett välgrundat sätt. I flera utlåtanden konstateras att bedömning av konsekvenserna för näringarna i verkningsområdet, till exempel för jord- och skogsbruket saknas. Vissa utlåtandegivare anser dessutom att bedömning av de sociala konsekvenserna och konsekvenserna för samhällsstrukturen saknas. Det påpekades att särskilt konsekvenser för naturen och människorna i typiska fall är lokalt betydande och att det gäller att bedöma dem omsorgsfullt.

Bedömningsverktyget IMPERIA ansågs vara en bra utgångspunkt för bedömning av hur betydande konsekvenserna är. Bedömningsarbetets gång och fastställandet av konsekvensobjektets känslighet och konsekvensernas storlek bör presenteras och motiveras i bedömningsbeskrivningen på ett så öppet och tydligt sätt som möjligt, så att läsaren kan följa med.

I utlåtandena betonades att det är viktigt att fatta beslut om de alternativa sträckningarna så snart som möjligt, så att områdesreserveringarna kan beaktas vid områdesutvecklingen.

Alternativen

I utlåtandena framfördes åsikter både om precisering av alternativa sträckningar som presenterats och om helt nya alternativ. I fråga om Tusby ansågs det nödvändigt att också granska en sträckning som gör det möjligt att bygga en tunnelstation i Skavaböle och att samtidigt koppla Tusby centrala tätort till närtågtrafiken när Östbanan byggs eller senare. I fråga om Sibbo konstaterades att hela banan i första hand bör gå i tunnel. I fråga om Kervo ansågs det att sträckningen för det södra alternativet borde ändras för att göra det möjligt att bygga en station.

I flera utlåtanden föreslogs som ett alternativ att den nuvarande förbindelsen Helsingfors–Lahtis utvecklas till exempel genom att öka tågens hastighet. Detta skulle ge en mer helhetsmässig uppfattning om fördelarna med Östbanans olika alternativa sträckningar. Det ansågs även att det som en del av MKB-förfarandet borde bedömas åtminstone hur man genom att förbättra den befintliga banan skulle uppnå motsvarande fördelar som genom bygget av Östbanan.

Det ansågs dessutom att det i fråga om alternativet 0+ gäller att beskriva motsvarande utgångsdata för nuläget som för de av Östbanans alternativa sträckningar som nu granskas. Utan dessa uppgifter är det inte möjligt att jämföra de olika alternativen på lika villkor. I fråga om de alternativa sträckningarna borde de långsiktiga möjligheterna att utvidga och utveckla Östbanan beaktas.

20.12.2024

Planläggning samt region- och samhällsstruktur

I utlåtandena ansågs att beskrivningen av nuläget för landskapsplanläggningen i stort sett är adekvat. Både de gällande landskapsplanerna och den pågående landskapsplanläggningen bör beaktas i bedömningsbeskrivningen. Hänsyn bör också tas till de allmänna bestämmelserna i landskapsplanerna. Under banans planeringsskede bör det ses till att landskapsplanläggningen är aktuell i hela banans och de alternativa sträckningarnas område.

I flera utlåtanden föreslogs preciseringar i beskrivningen av nuläget inom planläggningen och ansågs att general- och detaljplaner inte beaktats i tillräckligt täckande omfattning. Det konstaterades att det inte räcker med en beskrivning som enbart bygger på planavgränsningar och att även delgeneralplaner utan rättsverkningar ska beaktas.

Det ansågs allmänt att banans sträckning bör planeras så att den som helhet orsakar så lite negativa konsekvenser för naturmiljön och den byggda miljön som möjligt.

I utlåtandena framlyftes olika samhällsstrukturella särdrag i kommunerna som ansågs viktiga att beakta i bedömningen. Dessutom nämndes projekt som är på gång i kommunerna och som ska beaktas då de alternativa sträckningarna planeras.

I utlåtandena betraktades det som viktigt att utreda stationsreserveringar och möjliga stationsreserveringar i relation till regionstrukturen. Det ansågs vara bra att långsiktiga potentiella stationsreserveringar utreds, men önskemål framfördes om att de utreds mer ingående än vad som anges i bedömningsprogrammet. Stationsreserveringar har avsevärd betydelse för deras närmaste miljö och dessa reserveringar ska beaktas i all planering av markanvändningen på landskaps- och kommunnivå. Det ansågs att möjligheterna att bygga hållplatser och hållplatsernas inverkan på trafiken, områdenas tillgänglighet och regionstrukturen bör bedömas åtminstone på en översiktlig nivå.

Det påpekades ytterligare att placeringen av permanenta ventilationsschakt måste undersökas så att deras negativa konsekvenser för den nuvarande bosättningen, natur- och kulturvärdena och den övriga markanvändningen blir så små som möjligt.

Trafik och mobilitet

I utlåtandena fästes stor uppmärksamhet vid Östbanans betydelse och konsekvenser för trafiksystemet i Östra Nyland som helhet och i ett vidare perspektiv särskilt för tillgängligheten i Östra Finland. Dessutom lyftes det fram att Östbanan är en del av EU:s TEN-T-nätverk, så vid bedömningen av tillgänglighetskonsekvenser är det bra att, utöver Helsingforsregionen

20.12.2024

och hela Finland, också beakta effekterna på den internationella tillgängligheten.

I utlåtandena konstaterades ytterligare att konsekvenserna för pendlingen via Lahtis och pendlingen mellan Lahtis och Kouvola borde utredas som en del av bedömningen.

I kommunernas utlåtanden betonades särskilt den lokala tillgänglighetens betydelse, både i fråga om tågtrafiken och de övriga trafikformerna. Det ansågs att projektets konsekvenser för trafiken i hög grad beror på markanvändningen i Borgå, och å andra sidan av utvecklingen av Borgås bussförbindelser i jämförelsealternativet. Det framgår inte tydligt av bedömningsprogrammet vilken slags markanvändning och vilket kollektivtrafiksystem som används som utgångspunkt i prognosen. Det är viktigt att tydligt beskriva vad de granskade alternativen omfattar, vilka kriterier som använts för att göra avgränsningen och hur realistiskt det granskade alternativet är.

Det påpekades också att fokus hittills främst har legat på den tekniska planeringen av lokaltågsförbindelsen till Borgå och stationsarrangemangen i Borgå, och att man glömt bort projektets konsekvenser för den offentliga busstrafiken i Östra Nyland och för trafiksystemet i hela regionen. Lokaltågsförbindelsen mellan Borgå och Kervo kan inte planeras separat från de övriga trafikformerna och från regionens trafiksystem. Det gäller att ta trafiksystemet i lokaltågprojektets verkningsområde som bedömningsobjekt, det vill säga lokaltåget, buss- och personbilstrafiken och deras kopplingar till varandra.

I utlåtandena konstaterades att det inte framgår av bedömningsprogrammet hur godstrafiken anknyter till det övriga bannätet och huruvida den medför buller- eller vibrationskonsekvenser som avviker från den övriga tågtrafikens konsekvenser. Det ansågs att bedömningen borde kompletteras i detta avseende och att även ett alternativ som innebär att ingen godstrafik introduceras på Östbanan bedöms. Dessutom borde det bedömas hur Östbanan påverkar godstrafikens fördelning och mängd.

Det konstaterades att tillgänglighetsmålet inte uppfylls längs banan om det inte är möjligt att stiga på eller av tåget. Det ansågs att tillgängligheten och dess förändringar i alla trafikformer bör ägnas särskild uppmärksamhet i bedömningen.

Naturvärden och ekologiska förbindelser

I utlåtandena konstaterades att det vid bedömningen av hur betydande bansträckningarnas konsekvenser är gäller att fästa särskild uppmärksamhet vid att bevara de ekologiska förbindelserna och att se till att större skogsområden förblir så enhetliga som möjligt. Vikten av att ta

20.12.2024

hänsyn till de ekologiska förbindelserna betonas särskilt i bansträckningens västra del, där banalternativen ligger mellan Sibbo Storskogs nationalpark och naturskyddsområdena i Norra Paipis. Utöver banprojektet utsätts Sibbo Storskogs nationalpark också för annat tryck för utveckling av markanvändningen. Vid bedömningen av konsekvenserna för det ekologiska nätverket bör hänsyn tas också till de övriga markanvändningsprojekten i bansträckningens omgivning. I bedömningen bör även de ekologiska korridorerna för vilt beaktas.

Bedömningsprogrammet har i huvudsak identifierat naturens skydds- och biodiversitetsvärde och de betydande arter som sannolikt förekommer i området. Det är motiverat att genomföra separata undersökningar av arternas potentiella förekomst- och livsmiljöer. De för den naturliga miljön viktigaste bedömningsobjekten och konsekvensmekanismerna har identifierats. I utlåtandena anses att det vid bedömningen är rekommendabelt att granska möjligheterna att använda frivillig ekologisk kompensation för att kompensera för konsekvenserna för naturen.

I Artsjö i Orimattila finns ett internationellt värdefullt fågelområde (IBA). I Itis och på Lappträsk's sida finns också regionalt värdefulla fågelområden. I bedömningen ska man ta hänsyn till denna värdefulla koncentration av fågelområden som överskrider landskapsgränserna och försöka undvika sträckningsalternativ som skulle äventyra den.

Förhindrande av spridningen av främmande arter som transporteras vid förflyttning av jordmassor och med arbetsmaskiner under byggnadstiden bör beaktas i bedömningen. Under byggnadstiden borde främjas lösningar som ökar mångfalden i naturen och nya livsmiljöer, såsom solexponerade områden längs vägar och banor. Sibbo anser att en Natura-bedömning bör göras för Sibbo å.

I MKB-programmet har man tagit hänsyn till fiskerihushållningens särdrag i projektområdet och listat vattnen med vandringsfiskar som korsar bansträckningen. Ett exempel är Forsby å, där det förekommer öring. För att skydda bestånden av vandringsfisk bör byggandet av broar över vattendrag förläggas utanför vandringsfiskens förökningstid. Konstruktioner som placeras vid vattendrag ska byggas på ett sådant sätt att belastningen på vattendraget blir så liten som möjligt och att de inte bildar långvariga hinder för fiskarnas vandring.

Om det finns vandringsfiskars föröknings- eller yngelområden vid eller nära bansträckningen, ska man förbereda sig på att restaurera de miljöer i strömmande vatten som förändrats eller försämrats till följd av anläggningsarbeten vid eller i vattendragen. Många vandringsfiskar tål inte att vattnet blir för varmt och därför är småvatten som påverkas av grundvattnet särskilt viktiga. Det är viktigt att bevara de naturliga förhållandena i dessa vatten.

20.12.2024

När det gäller sträckningens läge är det nödvändigt att bedöma vilka konsekvenser varje alternativ sträckning har på fiskbeståndet i de vattendrag som korsar bansträckningen, så att det är möjligt att bedöma skillnaderna mellan olika sträckningsalternativ och deras genomförbarhet med tanke på fiskerihushållningen.

Ytvatten och grundvatten

I utlåtandena ansågs det att beskrivningen bör innehålla en bedömning av de konsekvenser som bygget av banan medför för grundvattnets nivå och kvalitet. Vid behov bör mer detaljerade utredningar och mätningar utföras, om tillräckligt exakta uppgifter inte redan finns tillgängliga.

Konsekvenserna av förändringar i grundvattennivåerna för privata brunnar för hushållsvatten ska utredas. I vissa utlåtanden ansågs det att en bedömning som enbart bygger på sakkunnigutlåtanden inte kan betraktas som tillräcklig i fråga om konsekvenserna för grundvattnet.

I bedömningen bör hänsyn tas till att vissa av de värdefulla naturområdena i projektområdet också påverkas av grundvattnet, och dessa konsekvenser bör också identifieras och utredas.

När det gäller ytvatten betonades i utlåtandena även deras betydelse för rekreation och det ansågs att badplatser i närheten av bansträckningarna borde identifieras och presenteras i beskrivningen.

Jordmån, berggrund samt utnyttjande av naturresurserna

I utlåtandena betonades vikten av resurseffektivitet vid planeringen av projektet. I bedömningsprogrammet betonas att den viktigaste faktorn när det gäller nyttjande av naturresurser i det här projektet är områdets jord- och stenmaterial: sprängning, schaktning, överskottsjord och det stenmaterial som byggandet kräver. I Finland kan resurseffektiviteten i stora infrastrukturprojekt förbättras genom att effektivisera och tidigarelägga inventeringarna av stenmaterial i bergområden. Det är viktigt att redan i planeringsskedet fastställa kvaliteten av bergmaterialen som schaktas från bergskärningar och tunnlar och hur de lämpar sig för olika ändamål. Det är också bra att beakta resurseffektiviteten vid användningen av jordmaterial i ett tidigt skede av planeringen.

I utlåtandena konstateras att det inte finns några kända förekomster av metallmalmer eller industrimineral i projektområdet. Det finns dock anledning att utreda bergarternas lämplighet som råmaterial för betong mer ingående.

I utlåtandena nämndes till exempel de utredningar gällande cirkulär ekonomi och förekomster av stenmaterial och lerjordar som gjorts i anslutning till Västbanan, då syftet med dem var att spara jungfruliga stenmaterialresurser och minska utsläppen, logistiken, antalet

20.12.2024

deponeringsområden och kostnaderna samt att stödja processerna omkring banområdet.

I utlåtandena fästes uppmärksamhet vid att transporten och mellanlagringen av stenmaterialet som schaktas från Östbanans tunnlar medför betydande konsekvenser i körtunnlarnas och deponiområdenas miljö. Konsekvenserna omfattar ett vidsträckt område beroende på de transportleder som planeras.

Landskap och kulturmiljö

I utlåtandena konstaterades att landskapsrummen och deras karaktär som en vidsträckt helhet bör beaktas vid bedömningen. Vid bedömning av landskapskonsekvenser är det inte alltid möjligt att objektivt avgöra om en förändring är positiv eller negativ. Landskaps- och kulturmiljöutredningar och landskapsanpassningar är viktiga vid bedömningen av konsekvenserna av ett banprojekt. Konsekvenserna för den byggda miljön kan inte bedömas utan heltäckande information om byggnadsbeståndet, och det finns inte inventeringsdata om alla alternativa sträckningar eller så är uppgifterna föråldrade. I utlåtandena efterlystes en utvidgning av landskapsutredningen så att den också omfattar den byggda kulturmiljön. Det konstaterades dessutom också lokalt värdefulla objekt ska beaktas vid bedömningsförfarandet.

Projektområdet är rikt på herrgårdskultur och gårdar. Efter andra världskriget placerades evakuerade karelare i Kymmenedalens område. De etablerade småbruk, vilket präglar byarnas struktur. Banlinjerna ligger huvudsakligen i oplanerat område för vilket det inte finns någon aktuell utredning över den byggda miljön. Det kan finnas okända platser med kulturellt eller landskapsmässigt värde i eller i närheten av projektområdet. En mer omfattande kulturmiljöutredning skulle behövas för att klargöra dessa.

Det är viktigt att visualiserande bilder av järnvägens landskapskonsekvenser tas fram för alla typer av landskapsavsnitt längs sträckningarna. I områden där landskapskonsekvenserna kan vara betydande bör tillräckligt med visualiserande bilder utarbetas, så att det är möjligt att förstå konsekvenserna och utföra bedömningen. Det betraktades som bra att den arkeologiska inventeringen görs i ett tidigt skede. Fasta fornlämningar behandlas i bedömningsprogrammet, men det arkeologiska arvet borde granskas som helhet. Det gäller inte bara fasta fornlämningar utan också eventuella andra fornlämningar och kulturarvsobjekt. Två av de platser som anges i bedömningsprogrammet har nyligen utsetts till arkeologiska objekt av riksintresse och bör beaktas i planeringen av områdesanvändningen.

Buller och vibrationer

Gällande buller framförs det i utlåtandena att det är viktigt att bedöma stombuller och vibrationer som tunnelalternativen orsakar, liksom även buller och vibrationer som orsakas av olika maskiner och eventuella reservkraftanläggningar o.d. i ventilationsschakten i anslutning till tunnlarna. I utlåtandena förutsattes att detaljerade bullerkartor som visar de byggnader och fastigheter som kan utsättas för kalkylmässigt stombuller bör presenteras i bedömningsbeskrivningen. Eventuella befintliga eller planerade känsliga objekt ska beaktas i bullergranskningen.

Vid MKB-förfarandet ska vibrations- och stombullerkonsekvenserna under projektets byggnads- och driftskede bedömas. Vidare ska åtgärderna för att minska de negativa konsekvenserna så att den existerande bosättningen inte utsätts för olägenhet presenteras. Bergsbyggandets konsekvenser för den befintliga och framtida samhällsstrukturen ska undersökas omsorgsfullt, och det ska utredas huruvida bergsbyggandet orsakar växlingar i grundvattennivån och därigenom konsekvenser för det nuvarande byggnadsbeståndet. Vid MKB-förfarandet ska det undersökas huruvida de tunnelkonstruktioner som uppkommer genom bergsbyggande ger upphov till konsekvenser för framtida konstruktioner ovan och under jorden och för planläggnings- och tillståndprocesserna i anslutning till dem. Dessutom ska konsekvenserna för energisystem och placeringen av jordvärmebrunnar i bansträckningens område bedömas, och det ska säkerställas att konsekvenserna för den nuvarande och framtida bosättningen är så små som möjligt. Vibrationer och sprängningar under byggnadstiden kan orsaka skador på historiska konstruktioner. Dessa konsekvenser bör bedömas noggrant.

Människors levnadsförhållanden, trivsel och hälsa

De observationer som framfördes i utlåtandena om människornas levnadsförhållanden, trivsel och hälsa presenteras i detta sammandrag i huvudsak i anslutning till de övriga ärendehelheterna. I utlåtandena ägnades bland annat konsekvenserna för tillgängligheten, näringarna och deras utövande samt människornas hälsa stor uppmärksamhet.

I utlåtandena uttrycktes oro över banprojektets omfattande och flerdimensionella konsekvenser i projektområdet. Bansträckningarna orsakar många invånare och markägare oro och osäkerhet på framtiden. Det är viktigt att genomföra planeringen av projektet snabbt. Det är särskilt centralt att sköta om samarbetet med invånarna och att bereda dem tillräckliga möjligheter att delta.

I en del utlåtanden fästes uppmärksamhet vid befolkningsprognosernas aktualitet och ansågs att saken bör åtgärdas i bedömningsbeskrivningen.

20.12.2024

En fokusering på projektets centrala verkningsområde till exempel genom att ange antalet invånare som bor högst 1 km från bansträckningen skulle ge en klarare bild av de nya sträckningarna i relation till befolkningen.

Klimatkonsekvenser

Vid bedömningen bör hänsyn också tas till klimathållbarheten hos den infrastruktur som byggs. Klimatscenariernas olika konsekvenser för verksamhetsmiljön under de kommande årtiondena ska beaktas i bedömningsbeskrivningen.

Det påpekades att det i fråga om klimatkonsekvenserna är viktigt att bedöma projektets konsekvenser för förändringen av kollagret och kolsänkan i skogarna genom att bestämma det trädbestånd som tas bort under projektet och trädbeståndets kolbindningspotential (kolsänka).

En betydande del av livscykelutsläppen från banhållning uppkommer under byggandet och därför är det viktigt att granska hur övergången till kollektivtrafik som banan möjliggör och utsläppsminskningarna som erhålls genom detta står i relation till de negativa konsekvenserna av byggandet och den förändrande markanvändningen. Det påpekades att om kraven på DNSH- och Climate Proofing-utredningar i TEN-T-förordningen också gäller detta projekt, bör de beaktas vid den fortsatta planeringen av projektet.

Konsekvenser under byggnadstiden

De negativa konsekvenserna under byggnadstiden bör beskrivas utförligt, även om en mer detaljerad bedömning av de negativa konsekvenserna endast kan göras först i samband med utredningsplaneringsskedet. Konsekvenserna kan vara betydande särskilt för känsliga objekt som ligger i närheten av arbetstunnlar och närmast leder för transport av sprängsten och jordmaterial.

Riskbedömningar

I utlåtandena betonades att det är väsentligt att i MKB-processens olika skeden ta hänsyn till effekterna och konsekvenserna av olika olycksfallsrisker. De mål som gäller projektets olycksfallsrisker för människor och miljön skulle kunna göras tydligare.

Riskerna som anknyter till kemiska anläggningar i projektområdet och deras konsekvenser för tågbanan bör beaktas i den fortsatta planeringen. Hänsyn bör tas till banans konsekvenser för befintliga kemiska anläggningar. Bygget av banan kan ha konsekvenser till exempel för trafiken till och från de kemiska anläggningarna.

Kemikaliesäkerhetslagstiftningen föreskriver att räddningsenheter ska ha tillträde till produktionsanläggningens område från minst två olika håll. Det

20.12.2024

är av största vikt att ta hänsyn till räddningstjänstens tillträde vid planeringen och att säkerställa det också i banans byggnadsskede. Det är rekommenderat att kontakta de företag i vilkas konsuleringszon den planerade banförbindelsen eventuellt placeras.

Kumulativa effekter med andra projekt

Vikten av kumulativa effekter och samordning med andra stora projekt lyftes fram i utlåtandena. Det är särskilt viktigt att ta hänsyn till nationellt betydande kraftöverföringsförbindelser och gasrör.

Andersböle elstation är en viktig knutpunkt för elsystemet och dess funktionsförutsättningar och utbyggnadsmöjligheter bör tryggas. Den centrala elstationens omgivning får inte planeras så att den blir alltför tätt bebyggd genom att elstationen omges av nya konstruktioner och byggande. Plats och flexibilitet bör lämnas för utvecklingen av kraftledningarna vid planeringen. I utlåtandena påmindes också om att underhållet av kraftöverföringsförbindelser av nationell betydelse och utvecklingen av nya förbindelser bör tryggas vid planeringen av markanvändningen.

Överföringsledningen för naturgas begränsar avsevärt aktiviteterna i dess omgivning. På Östbanan har korsningar med det befintliga högtrycksnätverket för överföring av naturgas planerats. Även de planerade sträckningarna för överföringsledningen för väte ska granskas i samband med den fortsatta planeringen på så sätt att de båda infrastrukturerna kan genomföras.

Sammandrag av åsikterna

Projektet

Största delen av åsikterna gav uttryck för motstånd mot projektet. Fördelarna med projektet ansågs vara ringa jämfört med nackdelarna och kostnaderna. Det ansågs att Östbanan är separat från Finlands övriga bannät och behovet av banan ifrågasattes.

I flera åsikter krävdes att planeringen av Östbanan avbryts och föreslogs att de medel som reserverats för projektet används till exempel för förbättring av det nuvarande trafiknätet eller för hälso- och sjukvård.

Det ansågs att beslutsprocessen för projektet är oklar och att bakgrunden till projektet och beslutsfattandet i samband med det – både tidigare och framtida beslut – borde göras klarare. I vissa åsikter ansågs att projektets utgångsdata och de antaganden som gjorts i bakgrundsutredningarna var föråldrade. Det ansågs att den utförda närtågsutredningen bör göras på nytt på så sätt att hänsyn tas till näringslivet, invånarnas mobilitet,

20.12.2024

säkerheten och miljömålen i hela östra delen av Östra Nyland oberoende av bolagets behörighet eller verksamhetsområde.

Allmänt framfördes även kritik mot planering av en bana som inte är till nytta för största delen av områdena längs banan. Det ansågs att man i samband med planeringen av Östbanan också borde bedöma vilka konsekvenser byggandet av Östbanan har för pendlingsförbindelserna mellan Lahtis och Helsingfors.

Alternativen

I utlåtandena föreslogs utredning av några nya sträckningsalternativ. Till exempel föreslogs ett alternativ som bättre skulle ta hänsyn till Lovisaregionen och eventuellt möjliggöra regelbunden pendeltågstrafik till Lovisa i framtiden. Utredning av en sträckning som går längs riksvägen efterlystes också.

I flera åsikter föreslogs förlängning av de föreslagna tunnarna, nya tunnlar och till och med utredning av en helt underjordisk bana.

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning samt deltagandet

I vissa åsikter ansågs att tidsschemat för MKB-förfarandet är för snävt, vilket hotar kvaliteten på bedömningen av miljökonsekvenserna.

Det ansågs att informationen skickats sent till invånarna i verkningsområdet för alternativet i Nickby och att informationen har varit bristfällig, eftersom alternativet inte var med i lokaliseringsutredningen, samt att invånarna på grund av detta försatts i en ojämlig ställning. Den sena tidpunkten för informationen ansågs ha försämrat invånarnas möjligheter att organisera sig och göra observationer i naturen.

Region- och samhällsstruktur och planläggning

I utlåtandena ansågs att bansträckningarna till alla delar inte är förenliga med landskapsplanen. Projektbolaget ansågs ha överskridit sina befogenheter, vilket står i strid med egendomsskyddet i grundlagen. MKB-förfarandet har inletts utan att det finns en plan med rättsverkningar, vilket är olagligt. Det ansågs att projektet och MKB-förfarandet borde stoppas eftersom de inte överensstämmer med lagarna om markanvändning.

Det påpekades att områdena för vindkraftsproduktion i landskapsplanen bör beaktas och att planeringen av banan inte får medföra olägenheter för vindkraftsprojekt. Östbanan Ab:s verksamhet begränsar områdets utvecklingspotential och kan leda till att skog avverkas i förtid.

Projektet ansågs orsaka betydande skada på fastigheternas värde och invånarnas livskvalitet även om någon sträckning har valts. Detta anses också påverka områdenas utvecklingspotential.

20.12.2024

I fråga om delningen av Lovisas område med bansträckningar krävdes en grundlig konsekvensbedömning.

Trafik

Möjligheten att banan skär av interna förbindelser och leder i byarna väckte särskild oro. Det påpekades att tillräckligt med plats bör reserveras för stora arbetsmaskiner vid planeringen av underfarterna och att det bör finnas tillräckligt många sådana leder, så att det inte tar för mycket tid att förflytta sig mellan åkrarna. Avskurna förbindelser väckte oro också med tanke på räddningsfordon.

Banan ansågs äventyra busstrafikens nuvarande nivå. Det ansågs att man i bedömningen bör undersöka Östbanans konsekvenser för lokaltrafiken.

I åsikterna påmindes om att det gäller att ta hänsyn till möjligheterna till anslutningsparkering i anslutning till de planerade stationerna. I Borgå betraktades stationens placering vid Kungsporten som bättre, inte bara för anslutningsparkering utan också med tanke på ökningen av antalet invånare och byggandet i staden.

Natur och naturskydd

I åsikterna ansågs att byggandet av Östbanan äventyrar värdefull natur och livsmiljöer och att det orsakar skador på skogar, vattendrag och odlingsmarker. Det ansågs att EU:s förordning om avskogningsfria produkter inte beaktats vid planeringen.

I utlåtandena framlyftes mångfalden av arter och värdefulla platser i områden. Dessutom betonades rekreativvärden, tystnad, och lugn och ro i naturen. I åsikterna nämndes flera värdefulla objekt som skulle drabbas av bygget av banan, till exempel sjön Djupgölen, en myr och ett skogsområde i närheten av Malmgård, lunden vid bäcken i Bergsta, Kvarnträskets omgivning, omgivningen kring Nybacka stall i Hertsby, Grindängsbäcken och rastplatserna för flyttfåglar på åkerfälten i västra Soiniitty och Grevsby. I flera åsikter nämndes också grundvattenpåverkade källområden.

I åsikterna konstaterades konsekvenserna för jordmånen, vattnen, luften och organismerna ska bedömas i ett bredare perspektiv och att kompetensen hos dem som gör bedömningen ska offentliggöras. Särskild uppmärksamhet måste ägnas bevarandet av orörda skogsområden och säkra passager för djur. Alla värdefulla naturområden och skyddet av dem ska beaktas i beskrivningen. Vid naturinventeringar ska förbindelserna mellan livsmiljöer och de splittrade områdenas minimistorlek beaktas. Vid miljökonsekvensbedömningen bör dessutom de nationellt och regionalt värdefulla naturområdena beaktas. Banan skulle också ha negativa konsekvenser för Natura 2000-områden och andra skyddsområden.

20.12.2024

Det konstaterades att MKB-programmet inte behandlar ekologisk kompensation, till exempel återställande. Oro över förlusten av den biologiska mångfalden i naturen lyftes också fram. De lokala invånarnas observationer borde beaktas vid bedömningen av konsekvenserna för naturen.

Ekologiska förbindelser

I åsikterna lyfts fram att utredningarna betonar hur viktigt det är att bevara de ekologiska förbindelserna när det gäller att stödja den biologiska mångfalden. Den planerade sträckningen hotar att försämra sårbara ekosystem. Enligt Zonation-analysen är Östra Nylands ekologiska status särskilt sårbar och de ekologiska förbindelserna är sämre än i Västra Nyland. Den enda betydande ekologiska korridoren i området går längs Borgås södra kust.

Östbanans planerade sträckning söder om Borgby hotar att fragmentera landskapet, vilket kan leda till isolering av djurpopulationer och risk för genetisk utarmning. Detta står i strid med naturvårdslagen och EU:s habitatdirektiv. Banprojektet skulle försämra naturvärden och splittra ekologiska nätverk. Konsekvenserna för naturen borde bedömas helhetsmässigt med perspektiv på förlust av biologisk mångfald. Den ekologiska korridoren i Sibbo Storskogs nationalpark har blivit smalare och de planerade sträckningarna hotar dess existens.

I utlåtandena ansågs att bansträckningarna bör omprövas för att bevara den ekologiska integriteten och trygga de naturliga förbindelserna. Vid MKB-förfarandet gäller det att bedöma de ekologiska förbindelsernas nuvarande tillstånd och projektets konsekvenser för dem. Detta skulle bidra till att skydda den biologiska mångfalden i området för framtiden. Vikten av att bevara ekologiska korridorer betonas, men det finns inte tillräckligt med forskning om dem. Sibbo Storskog behöver en förbindelse med omvärlden och den nuvarande förbindelsen är hotad. Den ekologiska förbindelsen på gränsen mellan Sibbo och Borgå måste också bevaras.

Vilt och jakt

I åsikterna konstaterades att Östbanan har negativa konsekvenser för beståndet av vilda djur genom att den förstör djurens livsmiljöer och stör klövdjurens och de stora rovdjurens möjlighet att röra sig. Det ansågs att banan försvårar jakten och viltvårdsarbetet, vilket kan leda till djurolyckor och utsätta jakthundar för fara. Det ansågs också att banan måste inhägnas av säkerhetsskäl och att detta utgör ett allvarligt hot mot viltstammen. Alla alternativa bansträckningar skär av djurens förbindelsekorridor som går i östlig-västlig riktning, vilket har negativa konsekvenser för älg, vitsvanshjort, rådjur och vildsvin.

20.12.2024

I många områden finns det stora viltstammar och utfodring av vilt har utförts under en lång tid. De enhetliga skogsområdena i området är livsviktiga för hjort- och älgstammarna, och det vore skadligt om de splittrades. Östbanan hotar också att skära igenom ett viktigt förekomstområde för vildsvin, vilket kan leda till att beståndet delas och afrikansk svinpest sprids. I området finns också viktiga spelområden för orre, och bullret från banan kan störa orrfåglarnas spel och häckning. I projektområdet har också observerats stora rovdjur.

Jakt betecknades också som en viktig del av den lokala gemenskapen.

Ytvatten och grundvatten

I fråga om ytvatten uttrycktes oro för att sjöarnas vattenbalans och vattenkvalitet försämras till följd av byggandet av banan. Vikten av bäckar och åar som en del av ekosystemet lyftes också fram.

I åsikterna påpekades att vattenförsörjningen på många håll i projektområdet är beroende av brunnar och källor. I vissa områden ligger grundvattennivån ställvis till och med på jordytans nivå, vilket innebär att byggandet sannolikt skulle förändra grundvattennivån och orsaka omfattande konsekvenser även för vattentäkten från brunnarna. Det konstaterades ytterligare att byggandet av banan skulle kunna försämra grundvattnets kvalitet.

Det ansågs att all byggverksamhet i närheten av grundvattenområden borde modelleras och granskas med hjälp av bästa tillgängliga teknik. Tunnlar i grundvattenområden väckte särskild oro.

Jordmån och berggrund

I flera åsikter påmindes om att jordmånen i de olika sträckningarnas områden är lerjord, vilket gör byggandet svårt och dyrt. Dessutom framfördes att förändringarna i vattenförhållandena i lerjordar skulle orsaka problem för husgrunder, jordvärmebrunnar och vattentäkt.

Det påpekades att den planerade sträckningen i vissa områden går genom sura sulfatjordar, vilket bör beaktas vid planeringen och byggandet av projektet.

Landskap och kulturmiljö

I åsikterna ansågs att Östbanan hotar kulturhistoriska platser och värdefulla landskapsområden på flera sträckningar. Det konstaterades att byggandet av banan kan förstöra arkeologiska objekt och permanent splittra landskapet. Det ansågs att konsekvenserna för kulturarvet måste bedömas omsorgsfullt eftersom bansträckningarna kommer att orsaka

20.12.2024

störningar för värdefulla kulturarv på riks-, landskaps- och kommunnivå och för värdefulla byggnadskulturella objekt.

Dessutom betonades de enskilda byarnas värde som helheter och framfördes att banan skulle förstöra byarnas historiska struktur och odlingslandskap. I åsikterna beskrevs gamla byggnader på olika gårdar och byggnader som är viktiga för bygemenskapen och deras historia i flera byar. Det ansågs att arkeologiska objekt inte bör förstöras då banan byggs och att byggandet av tunnlar medför risker för både arkeologiska objekt och konstruktionerna i gamla hus.

Buller, stombuller och vibrationer

I åsikterna konstaterades att buller och vibrationer kan ha negativa konsekvenser för både fastigheternas värde och människornas hälsa. Bullrets inverkan på människornas trivsel och hälsa måste bedömas omsorgsfullt. I åsikterna ansågs att det inte är tillräckligt att bedöma buller enbart med hjälp av modellering, utan det krävs faktiska mätningar. Det framfördes farhågor gällande känsliga platser som skolor, daghem och historiska byggnader. I flera åsikter betonades att ansträngningar bör göras för att hålla tysta områden tysta också i framtiden. Man befarade att banprojektet förstör naturvärdena och orsakar stress för människor och djur.

När det gäller tunnelalternativen togs frågan om beaktandet av känsliga objekt upp. Det ansågs till exempel vara en utmaning att gå under Borgå centrum, eftersom det finns känsliga objekt i området. Att bygga en tunnel under Gamla Borgå kräver att arkeologiska objekt och byggnadsstrukturer skyddas från vibrationer.

Det konstaterades att buller inte är en subjektiv upplevelse utan en mätbar storhet som är skadlig för hälsan. Klimatförändringen ökar förekomsten av vindar, vilket effektiviserar spridningen av buller. Tystnad är lyx, och buller hörs flera kilometer i ett åkerlandskap. Det påpekades att naturskyddsområdenas decibelgränser inte nämns i programmet och att bullermätningar även ska göras i naturskydds- och rekreationsområden.

Buller och vibrationer är betydande konsekvenser under byggnadstiden. Det kan ta flera år att bygga banan och de störningar som uppstår under denna tid försämrar livskvaliteten. Bullerbelastningen från motorvägen är hög redan i dagens läge, och om man lägger till bullret från banan, är det ett stort problem för hela området. Det ansågs att även bullret från motorvägen och stenkrossarna måste upptas i bullerutredningen. Det påpekades att tunnlarnas mynningar kan förstärka det buller som uppkommer och sprida det över ett ännu större område.

20.12.2024

Konsekvenser för människor

I åsikterna konstateras att Östbanan har vidsträckta och avsevärda konsekvenser för boendet, byarna och samhällena. Genomförandet av projektet försämrar invånarnas levnadsförhållanden, fastigheternas värde och den lokala kulturen. Det ansågs att bedömningen av de sociala och ekonomiska konsekvenserna ska göras grundligt så att det är möjligt att begränsa olägenheterna till ett minimum och hitta det minst skadliga alternativet. Det ansågs att bostadshusens värde som hem som är viktiga för människor inte identifierats i den bedömning som lagts fram.

I många åsikter betonades att den levande landsbygden i Östra Nyland och alla byar längs Östbanans planerade sträckningar drabbas, om banan byggs. I projektområdet finns många gårdar som har jordbruk som deras huvudnäring. Banan splittrar gårdshelheter och odlingsmarker går förlorade.

Det ansågs att byggandet och driften av Östbanan medför betydande olägenheter för bostadsområden. Närheten till banan kan ge upphov till bullerolägenheter, vibrationer och landskapsolägenheter som försämrar trivselen i bostadsområden. Dessutom kan närheten till järnvägen göra området otryggt, särskilt för barn som kanske inte förstår de faror som tågbanan medför.

Närheten till banan har en betydande inverkan på fastigheternas värde och orsakar omfattande ekonomiska skador för fastigheterna. För många invånare är deras egnahemshus deras största ekonomiska investering, och husets värde kan rasa på grund av närheten till banan. Fastigheter kan bli osäljbara eftersom köpare inte vill bo bredvid en tågbanan, vilket skapar ekonomisk osäkerhet. Tvångsinlösen kan leda till situationer där ersättningen inte täcker kostnaderna för förvärv och underhåll av byggnader. Detta orsakar ekonomiska svårigheter för många jordbrukare, boskapsuppfödare och skogsägare.

Byggandet av banan kommer att dela byar i två delar, vilket försämrar gemenskapen och gör samarbetet mellan byarna svårare. Detta kan leda till att den lokala kulturen och bysamhällen splittras. I tvåspråkiga kommuner kan projektet dela byar och göra det svårare att bevara den svenskspråkiga kulturen och identiteten. Det ansågs att projektet har också andra negativa konsekvenser för de lokala samhällena. Byggandet av banan kan leda till tvångsinlösen och förflyttning av invånare. Detta ökar den psykiska ohälsan och stressen, vilket kan leda till sjukdom och arbetsoförmåga.

Dessutom minskar byggandet av banan möjligheterna till friluftsliv och rekreation, vilket har negativa konsekvenser för invånarnas välbefinnande. Skogarna och åkrarna i området är viktiga rekreationsområden och när de förstörs, minskar invånarnas möjligheter att njuta av naturen.

20.12.2024

I åsikterna betonades gamla byggnaders betydelse särskilt när det gäller lokalhistoria. Det ansågs att hänsyn måste tas till kulturella och historiska platser och byarnas centrum vid planeringen. Banans sträckning får inte förstöra byarnas historiska och kulturella värden.

Konsekvenser för näringarna

I utlåtandena konstaterades att programmet inte innehåller någon bedömning av projektets konsekvenser för regionens ekonomi, särskilt för jord- och skogsbruket. En grundlig bedömning av konsekvenserna måste göras under bedömningsförfarandet. Det påpekades att det är mycket svårt för företagare i området att utveckla, planera och investera i sina verksamheter på grund av den osäkerhet som planeringen av Östbanan medför. Näringsidkare, såsom jordbrukare och landsbygdsföretagare, kan bli tvungna att lägga ned sin återstående produktion som olönsam och hitta en ny näring.

Det konstaterades att jord- och skogsbruk spelar en viktig roll för näringarna längs de planerade sträckningarna i Östra Nyland. Markägare i området, som odlar allt från spannmål till fodergrödor och specialgrödor, fruktar att flera hundra hektar bördig mark förstörs till följd av projektet. Om de återstående åkrarna ligger på båda sidorna om banan blir det svårare för jordbrukaren att bedriva sin verksamhet. Körsträckorna med lantbruksmaskiner blir avsevärt längre, vilket ökar användningen av fossila bränslen och koldioxidutsläppen. Många gårdar i regionen försörjer sig på landsbygdsturism och direktförsäljning, vilket också gynnar miljön tack vare de korta transportavstånden för livsmedlen.

Klimatkonsekvenser

I åsikterna anses att Östbanan har betydande klimatkonsekvenser och att återbetalningstiden för klimatutsläppen är ytterst lång. De tidigare beräkningarna har varit för optimistiska och har inte tagit hänsyn till det ökade distansarbetets inverkan på kollektivtrafiken och bilåkningen. Enligt de senaste befolkningsprognoserna och förändringarna i resvanorna kan återbetalningstiden vara ännu längre än beräknat.

I en del åsikter ansågs att fördelarna med tågresor när det gäller att uppnå klimatmålen har betonats i materialet samtidigt som de enorma utsläpp som uppkommer under byggnadstiden har lämnats obeaktade. Det betraktades som grönmålning. Det ansågs vara oklart hur många människor som faktiskt skulle byta från bil till tåg, och den marginella ökningen av tågförbindelsernas hastighet kanske inte ger några betydande klimatfördelar.

Det konstaterades att byggandet av banan kommer att orsaka betydande utsläpp och att tillverkningen av de nödvändiga materialen måste bedömas

på ett realistiskt sätt. Det ska säkerställas att nya byggnadsmaterial och tekniker med lägre utsläpp används, och deras konsekvenser för kostnaderna ska uppskattas. Banprojekt försämrar också befintliga kolsänkor och kollager bl.a. genom avskogningen, vilket måste beaktas vid bedömningen av klimatkonsekvenserna. Elektrifieringen av trafiken på gummidäck ska beaktas vid bedömningen av trafikutsläppen. Det ansågs att också utsläppen från tågtrafiken borde beräknas och beaktas i bedömningen.

6 Kontaktmyndighetens utlåtande om MKB-programmet

Kontaktmyndigheten anser att programmet för miljökonsekvensbedömning uppfyller de innehålls- och kvalitetskrav på bedömningsprogrammet som anges i § 16 i MKB-lagen och § 3 i MKB-förordningen. Bedömningsprogrammet har behandlats på det sätt som MKB-lagstiftningen förutsätter.

Kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet är i första hand avsett att styra projektaktören i den egentliga miljökonsekvensbedömningen och utarbetandet av bedömningsbeskrivningen. Utöver detta lyfter kontaktmyndigheten i sitt utlåtande fram allmänna observationer och svar på frågor som är viktiga för parterna. Dessa har inte alltid en direkt styreffekt på den egentliga bedömningen.

När bedömningsbeskrivningen och de anknyttande utredningarna utarbetas, bör man utöver det som står i bedömningsprogrammet även ta hänsyn till de utlåtanden och synpunkter som lämnats om programmet. Dessutom ska följande faktorer beaktas:

Projektbeskrivningen och projektets alternativ

Bedömningsprogrammet uppfyller innehållskraven på beskrivningen av projektet och dess alternativ i MKB-lagen. I programmet beskrivs projektets mål, läge och planeringsfas samt hur den fortsatta planeringen genomförs.

Kontaktmyndigheten rekommenderar att avsnittet om banprojektets bakgrund och historia utvidgas och preciseras ytterligare. Projektet Östbanan har planerats och utretts under lång tid ur olika utgångspunkter och med olika betoningar. Eventuella ramvillkor som andra projekt medför för genomförandet av detta projekt bör också beskrivas.

Som en del av projektbeskrivningen bör en uppskattning av den totala schaktningsvolymens storleksklass och anläggnings- och schaktningsarbetenas längd presenteras. Dessutom bör möjligheterna att

använda den resulterande sprängstenen vid genomförandet av projektet beskrivas.

I bedömningsbeskrivningen ska det beskrivas hur planeringen av banan påverkas om godstrafik möjliggörs på banan och hur godstrafikens konsekvenser i de olika konsekvenskategorierna skiljer sig från när- och fjärrtrafikens konsekvenser.

I bedömningsprogrammet framförs att de alternativ som granskas har härletts utifrån projektets mål och tidigare planer och utredningar. Alternativen bygger i huvudsak på Östbanans lokaliseringsutredning. Enligt MKB-förordningen ska bedömningsprogrammet i behövlig mån innehålla uppgifter om sådana skäliga alternativ som är beaktansvärda vad gäller projektet och dess säregenskaper, och av vilka ett alternativ är att avstå från projektet, såvida ett sådant alternativ inte av särskilda skäl är onödigt (3 §). Alternativ som är tekniskt och/eller ekonomiskt orealistiska eller spekulativa till sin natur och som inte har något samband med projektets huvudmål ska inte upptas i bedömningsförfarandet. Kontaktmyndigheten anser att beskrivningen av och principerna för bildandet av alternativen bör utvidgas i bedömningsbeskrivningen, så att man inte behöver ta reda på saken från lokaliseringsutredningen. Det finns också anledning att i bedömningsbeskrivningen beskriva hur och av vilka skäl sträckningsalternativen eventuellt har preciserats från det som läggs fram i bedömningsprogrammet.

Kontaktmyndigheten påminner om att projektplaneringen går framåt också under förfarandet för miljökonsekvensbedömning och att de alternativ som bedöms i bedömningsbeskrivningen kan skilja sig från de alternativ som presenteras i bedömningsprogrammet. Eventuella nya alternativ bör beskrivas med samma detaljnivå som de ursprungliga.

Kontaktmyndigheten anser att man i bedömningsbeskrivningen tydligt bör beskriva vad den preciserade järnvägsplaneringen innebär för de alternativa sträckningarnas del, till exempel hur mycket bansträckningen kan förflyttas under den fortsatta planeringen och av vilka anledningar.

Kontaktmyndigheten fäster uppmärksamhet vid de kartor som presenteras i bedömningsprogrammet och dess bilagor. Den bakgrundskarta som ofta används i kartorna gör det svårt att läsa kartorna och skapa sig en bild av banans läge. Särskilt i den tryckta versionen är bakgrundskartan mycket ljus, och åkerområden är knappast urskiljbara. Om skogsområdena presenterades på kartan, skulle det vara lättare att gestalta projektets läge i terrängen. Lösningen att presentera en serie bilagekartor i en skala som motsvarar landskapsplanen är förståelig i bedömningsprogramskedet, men i bedömningsbeskrivningen finns det anledning att också presentera mer detaljerade kartor.

Planer och tillstånd som krävs för projektet

Kontaktmyndigheten anser att förteckningen över nödvändiga tillstånd och beslut ska kompletteras med undantag från förbudet att äventyra de naturliga förhållandena i vissa typer av vattennatur (rännil, källa eller en sjö som är mindre än en hektar) i enlighet med 2 kap. 11 § i vattenlagen (587/2011).

Miljöns nuläge, miljökonsekvenser som ska bedömas och metoder

Befolkning, bosättning och livsmiljö

Demografiska uppgifter som presenteras i programmet har i åsikter och utlåtanden ansetts vara felaktiga. Kontaktmyndigheten anser att det finns skäl att kontrollera uppgifterna ytterligare och att motivera varför uttryckligen Statistikcentralens befolkningsprognos använts.

Områdesanvändning och planläggning

I bedömningsprogrammet har man på vederbörligt sätt konstaterat situationen i fråga om landskapsplanerna och beskrivit projektets relation till landskapsplanen. Dessutom har de landskapsplanebestämmelser som gäller projektområdet räknats upp. Det finns anledning att också beakta de allmänna bestämmelserna i landskapsplanerna i bedömningsbeskrivningen.

Den styrverkan som gällande kommunplaner och kommunplaner som är under beredning har i förhållande till banprojektet ska också beskrivas. Generalplanernas innehåll med kartor och bestämmelser bör beskrivas i bedömningsbeskrivningen. Vid bedömningen bör också de delgeneralplaner utan rättsverkningar som gäller i de alternativa sträckningarnas områden beaktas. Särskild uppmärksamhet bör ägnas områden där planläggningen står i strid med projektets planer.

Även detaljplanerna i projektets verkningsområde bör beskrivas på en tillräcklig nivå. Särskilt gäller det att identifiera huruvida nya känsliga objekt presenteras i planerna över bansträckningarnas områden och bedöma vilken typ av områdesanvändning som placeras ovanför tunnlarna och i områdena kring serviceschakten.

I fråga om planläggningen är det också viktigt att bedöma behovet av planändringar till följd av projektet.

De preciseringar av planeringsläget som kommunerna och landskapsförbunden har gjort i sina utlåtanden bör beaktas i bedömningen.

En del av banalternativen ligger i planeringsområdet för det planerade datacentret i Sibbo. Kontaktmyndigheten konstaterar att detaljplanen för

20.12.2024

projektet i fråga ännu inte är anhängigt men att projektet ändå bör beaktas som en del av granskningen av områdesanvändningen.

Kontaktmyndigheten anser att planeringen av området kring Andersböle elstation, som ligger på gränsen mellan Sibbo och Borgå, bör ägnas särskild uppmärksamhet i relation till projektet. Vid planeringen måste hänsyn tas till möjligheten att bygga ut elstationen i framtiden och reservera tillräckligt med plats för kraftledningsarrangemang i elstationens omgivning.

Även gasledningsnätet och det planerade vätgasledningsnätet bör beaktas i planeringen med den detaljnivå som planeringsfaserna för dessa projekt möjliggör.

Kontaktmyndigheten konstaterar att det är sannolikt att flera solenergiprojekt är under planering i projektområdet än det enda kraftverket som nämns i bedömningsprogrammet. Problemet med att ta hänsyn till solenergiprojekt är att de vanligtvis blir offentliga först i anslutning till planläggning eller tillståndsförfaranden. Den nya byggnadslagen (som träder i kraft den 1 januari 2025) torde också förändra tillståndsförfarandena för solenergiprojekt i någon mån. Kommunerna i projektområdet har den bästa informationen om solenergiprojekt. Kontaktmyndigheten uppmanar kommunerna i projektområdet att informera projektaktörer som planerar solkraftverk i projektområdet om Östbanans planeringsstatus. I fråga om solenergiprojekt bör det dessutom beaktas att solenergianläggningar i industriell skala i princip kräver minst en 110 kV kraftledningsförbindelse. Det är viktigt att också ta hänsyn till dessa.

Trafik och mobilitet

Kontaktmyndigheten anser att det är bra att trafikkonsekvenserna utreds i stor omfattning. I flera utlåtanden och åsikter lyftes fram projektets konsekvenser för busstrafiken och å andra sidan möjligheterna till anslutningstrafik. Det är bra att bedöma dem åtminstone på en allmän nivå.

Avgränsningen som innebär den individuella mobiliteten behandlas i bedömningsprogrammet i samband med de lokala konsekvenserna för människor och den bredare samhällsliga mobiliteten i samband med trafikkonsekvenserna är bra. Kontaktmyndigheten rekommenderar att detta också konstateras i bedömningsbeskrivningen under rubriken Trafik, så att det inte uppstår ett intryck av att den lokala mobiliteten inte skulle ha bedömts.

Natur och naturskydd

Enligt kontaktmyndighetens uppfattning är de metoder och det källmaterial som använts i bedömningsprogrammet för att utreda nuläget i fråga om naturvärdena och bedöma projektets naturkonsekvenser i huvudsak tillräckliga och ändamålsenliga, och bedömningsprogrammet är tydligt och konsekvent i dessa avseenden. I bedömningsbeskrivningen bör särskilt beaktas de naturvärden som är förknippade med skogsmiljöer, traditionsbiotoper och vattenmiljöer samt bevarandet av ekologiska förbindelser och åtgärderna för att lindra de negativa konsekvenserna för dem. Uppgifterna om observationer av hotade arter och så kallade direktivarter i naturutredningarna måste registreras i Finlands artdatacenters informationssystem Laji.fi. Dessutom bör projektets konsekvenser bedömas för den omfattande helhet av odlings- och våtmarker som flyttfåglarna använder som rastplatser och för nätverket som omfattar flera åker- och våtmarksområden som klassificerats som viktiga fågelområden, såsom åkrarna i Lappträsk och våtmarkerna i Artsjö kyrkby.

Enligt bedömningsprogrammet bedöms konsekvenserna och väljs metoderna för fältutredningarna i tillämpliga delar i enlighet med guiden Luopas (Mäkelä & Salo 2024). Kontaktmyndigheten konstaterar att man i fältutredningarna och konsekvensbedömningen i princip bör följa Luopas-guiden i alla avseenden. Om andra metoder än de som anges i guiden används, bör de omsorgsfullt motiveras i bedömningsbeskrivningen. Uppgifterna om naturutredningarnas objekt måste presenteras på en karta i bedömningsbeskrivningen. Tjockskalig målarmussla nämns som förekommande i vattendragen i projektområdet, men det förklaras inte hur man avser att utreda artens mer exakta förekomster eller hur projektets konsekvenser för den bedöms. Behovet av fältutredningar är också uppenbart för utter.

När det gäller Natura-bedömningar konstateras att de utförs i ett senare skede av planeringen. I detta sammanhang påpekar kontaktmyndigheten att en heltäckande bedömning av projektets konsekvenser för Natura-områdena måste presenteras i bedömningsbeskrivningen. Dessutom ska det anges i vilket skede av projektplaneringen bedömningen av konsekvenserna för Natura 2000-nätverkets område i enlighet med 35 § i naturvårdslagen kommer att göras. Enligt MKB-direktivet (2011/92/EU) och beredningsdokumenten för den nationella MKB-lagstiftningen måste det finnas särskilda skäl för att inte samordna MKB-förfarandet med Natura 2000-bedömningen. Dessa särskilda skäl måste läggas fram i bedömningsbeskrivningen och genom detta motiveras varför förfarandena inte har samordnats i enlighet med 35.4 § i naturvårdslagen. I praktiken är det kanske ännu inte möjligt att göra en uttömmande bedömning i projektplaneringens tidiga skede. Även i dessa fall måste dock målet vara

20.12.2024

att göra en så heltäckande bedömning som möjligt av konsekvenserna för Natura 2000-områdets naturvärden.

Kontaktmyndigheten uppmuntrar att man vid bedömningen av miljökonsekvenserna granskar möjligheterna att kompensera för naturvärden eller ekologiska förbindelser som går förlorade eller försämras i anslutning till projektet, om det inte går att undvika att de förstörs. Möjliga åtgärder för att bevara och öka den biologiska mångfalden bör fortfarande bedömas och föreslås när projektet genomförs. Även skillnaderna mellan de olika projektalternativen i fråga om konsekvenserna för naturvärden och ekologiska förbindelser bör framgå klart av bedömningsbeskrivningen.

I flera utlåtanden och åsikter har det ansetts att EU:s förordning om restaurering av natur och den nationella restaureringsplanen borde beaktas i projektet. Syftet med förordningen om restaurering är att främja åtgärderna för att stoppa förlusten av biologisk mångfald. Den nationella restaureringsplanen som utarbetas i syfte att verkställa förordningen ska enligt planerna bli färdig i augusti 2026. Kontaktmyndigheten konstaterar att det tidsschema som presenteras i bedömningsprogrammet innebär att bedömningsbeskrivningen kommer att vara klar innan restaureringsplanen har blivit färdig och att det därför inte är möjligt att ta hänsyn till planen. Kontaktmyndigheten anser dock att det är bra att i anslutning till projektet följa utarbetandet av den nationella restaureringsplanen och i den omfattning det är möjligt ta hänsyn till de principer som formuleras när planen utarbetas. När projektets planering fortskrider är det nödvändigt att vara medveten om de skyldigheter som restaureringsförordningen medför i den nationella lagstiftningen och att förbereda sig på deras inverkan på genomförandet av projektet.

Ytvatten

Bedömningen av konsekvenserna för ytvatten har i huvudsak planerats på en adekvat nivå med hänsyn till projektets omfattning. Det skulle dock ha funnits anledning att i bedömningsbeskrivningen ange vilka utredningar som gjorts och vilka delar av projektområdet dessa utredningar omfattat särskilt i fråga om småvatten, eftersom detta gör det möjligt för kontaktmyndigheten att bedöma vilka ytterligare utredningar som behövs. Dessutom borde gränserna för och omfattningen av bedömningsområdet ha angetts i programmet. Förekomsten av småvatten bör utredas i hela projektets verkningsområde på det sätt som beskrivs i programmet. Även utredningsområdets omfattning och motiveringarna till valet av området bör beskrivas. Dessutom bör de åtgärder som vidtas under byggnadstiden för att lindra de negativa konsekvenserna för småvatten och som iakttas i de vanligaste byggnadsåtgärderna i närheten av vattendrag och småvatten presenteras. I bedömningsbeskrivningen ska också de strömmande

20.12.2024

vattendrag som korsar bansträckningen presenteras på en karta som är mer detaljerad än kartan i programmet.

Vid bedömningen av konsekvenserna av de olika alternativa sträckningarna och den mer detaljerade planeringen ska hänsyn tas till skyddet av vissa typer av vattennatur i enlighet med 2 kap. 11 § i vattenlagen och den allmänna tillståndsplikten i enlighet med vattenlagen (vattenlagen 3:2 §), om projektet äventyrar de naturliga förhållandena i en bäckfåra. Kontaktmyndigheten påminner om att, avvikande från förfarandet vid tillståndsprövning som gäller undantag från förbudet att förstöra eller försämra direktivarters föröknings- och rastplatser, är det inte möjligt att bevilja rätt att äventyra de naturliga förhållandena till exempel i en källa, om målen för skyddet av vissa typer av vattennatur i området äventyras avsevärt, även om projektet är förenligt med samhällets helhetsintresse. I södra Finland är till exempel källområden en starkt hotad naturtyp, vilket innebär att äventyrande av källor som är i ett naturligt tillstånd eller kan återställas i naturligt tillstånd kan äventyra målen för skyddet av denna naturtyp i området. Dessa skyddade typer av vattennatur och bäckar i de alternativa sträckningarnas verkningsområden bör omsorgsfullt kartläggas och beaktas i den mer detaljerade planeringen av sträckningarna, så att det inte uppkommer behov att ansöka om undantag från förbudet mot att äventyra de naturliga förhållandena i vissa typer av vattennatur i enlighet med 2 kap. 11.2 § i vattenlagen.

I MKB-programmet har man tagit hänsyn till fiskerihushållningens särdrag i projektområdet och listat vattnen med vandringsfiskar som korsar bansträckningen. Ett exempel är Forsby å, där det förekommer öring. När det gäller sträckningens läge är det nödvändigt att bedöma vilka konsekvenser varje alternativ sträckning har på fiskbeståndet i de vattendrag som korsar bansträckningen, så att det är möjligt att bedöma skillnaderna mellan olika sträckningsalternativ och deras genomförbarhet med tanke på fiskerihushållningen.

Kontaktmyndigheten anser att konsekvenserna under projektets byggnads- och driftskeden för målen för vattenvårdsförvaltningen i fråga om vattendrag som ligger nedströms från projektet ska granskas i bedömningsbeskrivningen. Bedömningen ska göras separat för varje kvalitetsfaktor (åar: bottenlevande organismer, fisk, påväxtalger, fysikalisk-kemiska faktorer; sjöar: bottenlevande organismer, fisk, påväxtalger, växtplankton, vattenväxter, fysikalisk-kemiska faktorer). Granskningen blir klarare då konsekvenserna presenteras i tabellformat per kvalitetsfaktor. I granskningen måste också transportrutterna för belastningen på större avstånd från vattendragen beaktas.

Utöver de vattenförekomster för vattenvårdsförvaltning som nämns i MKB-programmet ska konsekvenserna för vattenvårdsförvaltningens mål bedömas också för de följande sjöarnas del: Savijärvi, Sibbo (alt N och

ES), Molnbyträsket, Borgå (alt LN, alt LS) och Sulkavanjärvi, Mörskom (alt M). Bansträckningar går genom dessa sjöars avrinningsområden.

Grundvatten

Bedömningsprogrammet beskriver genomförandet av bedömningen av konsekvenserna för grundvatten, jordmån och berggrund i huvudsak med tillräcklig detaljnivå. De utgångsmaterial som används vid bedömningen och som enligt programmet "är tillgängliga" har inte presenterats mer i detalj. Det är oklart hur täckande de uppgifter som är tillgängliga för utarbetandet av bedömningsbeskrivningen är. En förteckning över källmaterialet ska omsorgsfullt presenteras i bedömningsbeskrivningen. Kontaktmyndigheten rekommenderar att NTM-centralen kontaktas för att säkerställa att materialet är tillräckligt innan bedömningen inleds. Avgränsningen eller omfattningen av området för konsekvensbedömningen anges inte i programmet.

Förorenade marker

Kontaktmyndigheten konstaterar att informationssystemet för jordmånens status (MATTI) inte ensamt är en tillräcklig informationskälla för att identifiera eventuellt förorenade marker. Systemet är inte komplett och inte heller uppdaterat till alla delar, och informationen från systemet är nödvändigtvis inte tillräcklig för att bedöma föroreningsgraden. Andra informationskällor bör också användas för att samla in de uppgifter som används för att identifiera eventuella förorenade marker och bedöma föroreningsgraden. Vid granskningen av eventuella förorenade marker ska också grundvattenkonsekvenserna beaktas.

I programmet har förekomsten av sura sulfatjordar och deras möjliga miljökonsekvenser identifierats. I programmet anges dock inte hur konsekvensbedömningen i fråga om sulfatjordar kommer att genomföras.

Landskap, kulturmiljö och kulturarv

Beskrivningarna av kulturmiljön i bedömningsprogrammet är ofullständiga och det är naturligtvis inte möjligt att i detta skede närmare bedöma projektets konsekvenser för t.ex. regionalt värdefulla kulturmiljöer. Bedömningen kommer att preciseras i beskrivningsskedet och som stöd för den utarbetas bland annat en landskapsutredning. Dessutom kommer kulturmiljöinventeringar och -utredningar på olika nivåer att användas som utgångsdata. Kontaktmyndigheten påpekar att bansträckningarna i både Nyland och Kymmenedalen till stor del ligger i ett område som inte har några general- eller detaljplaner och att inga aktuella kulturmiljöutredningar är tillgängliga för en del av området. Därför är det möjligt att det i dessa områden finns värdefulla kulturmiljö- eller kulturlandskapsobjekt som ännu

20.12.2024

inte är kända. Detta bör ägnas särskild uppmärksamhet när bedömningen genomförs.

När det gäller kulturmiljön förefaller de i programmet presenterade konsekvenserna som ska bedömas och det sätt på vilket de kommer att läggas fram i beskrivningsskedet vara tillräckliga. Kontaktmyndigheten anser att särskild uppmärksamhet bör ägnas tunnlarnas placering och anpassningen av deras mynningar till landskapet, banlinjens konsekvenser för öppna och värdefulla åker- och landskapsområden samt åtgärder för att lindra konsekvenserna.

Det är av största vikt för den värdefulla kulturmiljön att bedöma placeringen av de föreslagna tunnelalternativen under Borgå och att anpassa dem till landskapet. Åtgärderna för att lindra landskapskonsekvenserna bör vara tillräckligt konkreta för att kunna kommuniceras och användas i den mer detaljerade planeringen. Det tilltänkta stationsalternativet (A+) i anslutning den gamla järnvägsstationen i Borgå verkar besvärligt redan nu. Den gamla stationsbyggnaden används för boende och i området finns också andra byggnader av arkitektonisk och kulturhistorisk betydelse som skyddats i detaljplanen. Dessutom har det storskaliga byggandet som ska placeras i området betydande konsekvenser för Gamla Borgås särdrag. Borgå järnvägsstation ingår, liksom det mer omfattande området kring Gamla Borgå, i en kulturmiljö av riksintresse (RKY), vars värden ska skyddas i enlighet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Gamla stationen, Gamla Borgå, Borgbacken och Borgå å ingår dessutom nationalstadsparken i Borgå. Projektets konsekvenser, särskilt när det gäller stationsalternativet, bör också bedömas i detta avseende, särskilt i förhållande till nationalstadsparkens skötsel- och nyttjandeplan.

Sträckningar som går genom öppna odlingslandskap har landskapskonsekvenser bland annat när det gäller banvallar och tekniska lösningar, och därför ska de bedömas omsorgsfullt. I anslutning till åtgärderna för att anpassa dem till landskapet bör också åtgärder för att lindra konsekvenserna läggas fram.

Konsekvenser av buller, vibrationer och stombuller

Den subjektiva upplevelsen av buller och vibrationer behandlas i bedömningsprogrammet; människor upplever buller på olika sätt. Där en person störs mycket av den rådande ljudnivån, upplever en annan inte att den är störande. Kontaktmyndigheten anser att beskrivningen dock bör preciseras och att bullrets hälsokonsekvenser och metoderna för att bedöma dessa hälsokonsekvenser bör beskrivas.

Vid bedömningen bör hänsyn tas till att vissa av sträckningarna ligger i områden där det för närvarande inte finns några betydande bullerkällor.

20.12.2024

Byggandet och driften av banan kommer att avsevärt förändra ljudmiljön i dessa områden. Det är viktigt att bedöma hur banan påverkar miljöer som tidigare varit tysta. Det ska också vara möjligt att jämföra huruvida olika alternativ har skillnader i fråga om bullrets styrka och spridning. Kontaktmyndigheten betonar att förändringen från naturens ljud till ljud från spårtrafik är en betydande omställning även om det inte finns så kallade känsliga objekt i området.

Undersökningar visar att buller också påverkar djur och fåglar. Det vore bra att beakta denna aspekt även i de naturkartläggningar som görs i projektet, särskilt gällande tysta områden och naturskyddsområden. Om projektet förverkligas i framtiden kan de uppgifter som erhålls användas för att fastställa projektets inverkan på antalet och mångfalden av fåglar och djur i området.

Kontaktmyndigheten konstaterar att antagandet om att ljudisoleringsnivån för bostadshus är 30 dB är för optimistiskt med tanke på den maximala bullernivån. Utgångspunkten vid granskningen av de maximala bullernivåerna bör vara att ljudisoleringsnivån för en fasad är 25 dB, om inte en högre nivå bestämts i detaljplanen eller om byggnaden inte har byggts efter 2017. Även i detta fall kan det hända att kravet på 30 dB i bullerfria områden inte uppfylls. Därför bör bedömningen av den maximala nivån utökas till nivån 70 dB LAFmax, inte till endast 75 dB LAFmax, vilket föreslås i programmet.

Förutom antalet människor som exponeras för buller bör bullerutredningen innehålla kartor som visar bullernivåerna, särskilt i områden där de nuvarande ljudnivåerna är låga och där det endast finns lite bosättning som exponeras.

I bedömningsprogrammet anges inte vilket granskningsområde som kommer att användas för vibrationer och stombuller. I bedömningsbeskrivningen bör det förklaras hur granskningen har genomförts och på vilken grund en eventuell avgränsning har gjorts. Dessutom bör det också beskrivas hur den existerande områdesanvändningen beaktas vid bedömning av konsekvenserna av buller, vibrationer och stombuller.

I fråga om buller, vibrationer och stombuller under byggnadstiden bör en uppskattning av störningens varaktighet läggas fram. Om byggnadstiden i något objekt är avsevärt lång bör byggnadsobjektens läge presenteras och en modellering eller annan uppskattning av störningsnivåerna i omgivningen under byggarbetstiden göras.

Dessutom bör ett alternativt bullerbekämpningsförfarande presenteras för de objekt i vilka ett läge som uppfyller riktvärdena för buller inte uppnås med den bullerbekämpning som läggs fram i programmet. Utgångspunkten är att en ny bansträckning inte får leda till att riktvärden på byggnadernas

20.12.2024

gårdsområden (i byggnadens omedelbara närhet) eller inomhus överskrids.

Konsekvenser för människors levnadsförhållanden, trivsel och rekreation

Kontaktmyndigheten påminner om att bedömning av projektets konsekvenser för värdet av fast och lös egendom inte ingår i ett MKB-förfarande. Däremot är det möjligt att bedöma hur projektet påverkar människornas användning av fast och lös egendom (konsekvenserna för materiell egendom).

Därför ingår inte heller en heltäckande bedömning av projektets konsekvenser för näringarna i det egentliga förfarandet för miljökonsekvensbedömning. Med tanke på projektets acceptans är det dock bra att diskutera frågan på allmän nivå som en del av konsekvenserna för människor.

Kontaktmyndigheten anser att det finns anledning att fästa särskild uppmärksamhet vid de förändringar som projektet kan medföra inom idkandet av jord- och skogsbruk. Dessa näringar idkas i typiska fall på egna gårdar som ofta finna kring eller i närheten av hemmet.

Det är typiskt för banprojekt att bostadshus som tidigare stått i en störningsfri miljö hamnar under en sträckning eller i dess verkningsområde. Förändringarna har stor betydelse för husens ägare och invånare. Därför är det viktigt att vid bedömningen identifiera hur många hem (bostadshus) som kommer att ligga i banans verkningsområde och vilka skillnader det finns mellan de olika sträckningsalternativen i detta avseende.

I åsikterna framlyftes särskilt att det behövs tillräckligt många under- och överfarter och att de dessutom måste vara tillräckligt stora så att det är möjligt att köra med stora arbetsmaskiner genom dem. I bedömningsbeskrivningen bör planeringsprinciperna och ramvillkoren för banans under- och överfarter beskrivas åtminstone på en översiktlig nivå och konsekvenser för lokalbefolkningens och näringsidkarnas mobilitet bedömas.

Kontaktmyndigheten anser att man vid bedömningen av konsekvenserna för människorna även bör beakta jaktens gemenskapsskapande värde och betydelse i området och bedöma projektets konsekvenser för jakt som fritidsaktivitet i stora drag. Jakt är en del av livsstilen för många människor som bor i projektområdet.

Kontaktmyndigheten konstaterar att när bedömningsbeskrivningen utarbetas gäller det att i bedömningen säkerställa att tillräcklig

20.12.2024

uppmärksamhet fästs vid de orosmoment som invånare i projektområdet framförde i sina åsikter.

Klimatkonsekvenser

Kontaktmyndigheten anser att de riktlinjer som anges i bedömningsprogrammet skapar goda utgångspunkter för bedömning av projektets klimatkonsekvenser och identifiering av hur betydande klimatkonsekvenserna är, men bedömningen bör dock preciseras till vissa delar.

En bra klimatkonsekvensbedömning presenterar tydligt de viktigaste konsekvensmekanismerna, en jämförelse av konsekvenserna, och slutsatserna. Det är också viktigt att de antaganden, metoder och osäkerhetsfaktorer som används i bedömningen presenteras på ett tydligt och heltäckande sätt. Sammanfattningen av resultaten ska vara tydlig och innehålla detaljerade beskrivningar av de olika livscykelskedenas och funktionernas klimatkonsekvenser för varje sträckningsalternativ och av hur betydande konsekvenserna är. I bedömningen måste klimatfördelarna och -olägenheterna granskas separat från varandra under beaktande av att nackdelar inte kan vägas upp med fördelar.

Klimatkonsekvensbedömningen bör vara så klar och tydlig att läsaren förstår hur konsekvenserna har bedömts och vilka motiverade avgränsningar och osäkerheter de bygger på.

I den bedömning som planerats i programmet har projektets viktigaste källor till klimatkonsekvenser beaktats; utsläppen under byggnadstiden, projektets konsekvenser för kolsänkor och kollager och utsläppen under trafikeringsstiden. Granskningen av anpassningen till klimatförändringen, identifieringen av klimatrisker och bedömningen av beredskapsåtgärder kan genomföras i enlighet med vad som anges i programmet.

Klimatkonsekvenserna av byggandet kan bedömas på det beskrivna sättet. Bedömningen bör resultera i en tydlig bild av de direkta klimatkonsekvenserna av banbyggets olika skeden och av storleksklassen av de utsläpp av växthusgaser som uppkommer i produktionsskedet av de byggnadsmaterial som används. Även om utsläppen under hela livscykeln i princip borde beaktas vid bedömningen, är det i fråga om banprojekt godtagbart att utelämna livscykeln slutskede och projektets urbruktagning från bedömningen eftersom utgångspunkten är att bannätverk byggs för att upprätthållas.

Vid bedömningen av byggnadsskedet måste klimatkonsekvenserna av byggandet av bankorridorer, tunnelkonstruktioner, vägar, broar och andra betydande helheter beaktas. Även de anknyttande klimatkonsekvenserna av arbetsmaskiner, byggarbetsplatsfunktioner, trafik, sprängämnen och hanteringen av jord- och stenmaterial bör bedömas. De antaganden om

20.12.2024

genomsnittliga transportavstånd som fastställts för beräkningen av växthusgasutsläpp från transporterna ska motiveras. Konsekvenserna av reparations- och rivningsåtgärder samt hantering av avfallsmaterial som anknyter till projekialternativen måste beaktas i bedömningen.

Bedömningen ska omfatta en kalkylmässig analys av de viktigaste indirekta klimatkonsekvenserna som förknippas med projekialternativens konstruktioner och byggnadsmaterial, t.ex. stål och betong. Det är bra beakta klimatkonsekvenserna från elektrifiering av banan, spårsäkerheten eller andra tekniska anläggningar längs banan eller i tunnlar minst i form av en uppskattning av konsekvensernas storleksklass.

När det gäller de förändringar i markanvändningen som projektet orsakar är det bra att i anslutning till klimatkonsekvenserna bedöma avskogningens omfattning och förlusten av kollager. Dessutom ska även förlusten av kolsänkor i framtiden beaktas, då marken används på annat sätt än som skog eller åker.

Vad gäller bedömning av förändringen av utsläppen från trafiken skulle man i programmet ha kunnat förklara den planerade bedömningen mer i detalj. Det finns anledning att klart lyfta fram de olika momenten i bedömningen och de trafikrelaterade konsekvensmekanismerna i granskningen av trafikeringsskedet. Om projekialternativen har identifierbara förändringar som anknyter till områdesanvändningen och samhällsstrukturen och som kan särskiljas från granskningen av trafiksystemet, är det bra att lägga fram klimatkonsekvenserna som anknyter till dem i bedömningsbeskrivningen. Vid bedömningen bör förändringarna i de olika färdmedlens trafikprestationer samt i deras specifika utsläpp och förbrukning beaktas.

I bedömningsbeskrivningen ska de varierande tidsskalorna för de olika granskningsskedenas konsekvenser läggas fram och klimatkonsekvensernas tidsmässiga förläggning behandlas på både kort och längre sikt. Utsläppen av växthusgaser och förlusterna av kollager under banans byggnadsskede äger rum relativt snabbt, inom några år från projektets inledande, medan trafikeringsskedets positiva konsekvenser däremot uppkommer småningom och på lång sikt. Om efterfrågan på spårtrafik inte ökar mycket, kan den granskningsperiod som byggnads- och trafikeringsskedet utgör inte omvandla banprojektet till ett klimatmässigt lönsamt projekt ens om granskningsperioden är lång. Det kommer att ta flera årtionden att betala av den kalkylmässiga koldioxidskulden med utsläppsminskningar inom trafiken, eftersom utsläppsminskningarna inom färdmedelsfördelningen inom persontrafik är relativt små jämfört med utsläppen från byggandet av banan.

Den valda skalan för granskningen har inverkan på bedömningen av hur betydande klimatkonsekvenserna är. För att förstå storleksklasserna finns

20.12.2024

det anledning att ställa bedömningsresultaten i förhållande till Nylands och Kymmenedalens totala utsläpp av växthusgaser och att granska betydelsen av projektalternativens klimatkonsekvenser för klimatmål som ställts upp på olika nivåer. Det finns anledning att beakta nationella och regionala klimatmål vid konsekvensbedömningen.

Dessutom ska åtgärderna för att lindra projektets negativa klimatkonsekvenser och förstärka eventuella positiva konsekvenser behandlas i bedömningsbeskrivningen. Åtgärdernas effektivitet, engagemanget för dem och deras övervakning bör presenteras. Det finns anledning att fästa uppmärksamhet t.ex. vid sätten att utnyttja de stora mängder av jord- och stenmaterial som uppkommer vid byggandet av banförbindelsens tunnlar och schaktningsarbeten samt vid främjandet av allt större uppmärksamhet för cirkulär ekonomi i syfte att minska de negativa klimatkonsekvenserna av behandlingen, transporten och mellanlagringen av massorna. När klimatkonsekvenserna bedöms, ska också andra sätt att lindra konsekvenser som anknyter till driften, underhållet och reparationen av banan granskas minst i form av en uppskattning av deras storleksklass. Det kan också finnas indirekta sätt att lindra klimatkonsekvenserna i anslutning till banförvaltarens möjlighet att med egna åtgärder främja en övergång från andra färdmedel till spårbunden trafik eller banfunktionernas energieffektivitet. Dessa presenteras bland annat i rapporten Rataverkon toimenpiteiden liikennejärjestelmä- ja ilmastovaikutukset (Trafikledsverkets publikationer 39/2020).

Ordnande av MKB-förfarandet och deltagandet i anslutning till det

Kontaktmyndigheten konstaterar att information om projektet har getts i enlighet med kraven i MKB-lagen och att deltagandet har ordnats i mycket större omfattning än lagens minimikrav. Åtta möten för allmänheten ordnades under bedömningsprogrammets framläggningstid. Möten för allmänheten kommer att ordnas i kommunerna i projektområdet även under bedömningsbeskrivningens framläggningstid.

För projektet har bildats en samarbetsgrupp, och till gruppen kallas företrädare för föreningar och organisationer som är verksamma i Östbanans verkningsområde. Samarbetsgruppen arbetar genom möten eller verkstäder som ordnas regionalt. Den projektansvarige har för avsikt att i sin karttjänst skapa en responskanal genom vilken alla parter kan lämna kommentarer och observationer om projektet när projektet går framåt.

I några åsikter ansågs att informationen om projektet och möjligheterna att delta i projektet varit bristfälliga och till och med diskriminerande mot boende i ett visst område. Kontaktmyndigheten konstaterar att information

20.12.2024

om projektet har lämnats i enlighet med principerna om god förvaltningssed och att informationsverksamheten varit förenlig med både MKB-lagen och förvaltningslagen (434/2003). I åsikterna efterlystes också direkt information till markägarna i projektområdet.

Kontaktmyndigheten anser att översättningen av materialet om förfarandet för miljökonsekvensbedömning till svenska förbättrar möjligheterna för invånare, företag, föreningar och samfund i området att delta i planeringen av projektet. Dessutom har en svensktalande MKB-expert varit på plats vid de flesta mötena för allmänheten.

Kompetensen hos dem som utarbetat bedömningsprogrammet

Bedömningsprogrammet har utarbetats av Ramboll Finland Oy på uppdrag av den projektansvarige, med Sitowise Oy som underkonsult. I bilaga 1 till bedömningsprogrammet presenteras utbildningen, rollen och erfarenheten hos dem som deltagit i utarbetandet av programmet. Kontaktmyndigheten anser att den projektansvarige har haft tillgång till tillräcklig sakkunskap vid utarbetandet av bedömningsprogrammet.

Kontaktmyndighetens slutsatser om bedömningsprogrammets omfattning och precision och om samordning av utredningarna med utredningar som krävs enligt andra lagar

Det omfattande projektet har beskrivits koncist och väl med tanke på projektskedet. De sannolikt betydande konsekvenserna har preliminärt identifierats i bedömningsprogrammet. Kontaktmyndigheten anser att bedömningen av sannolikt betydande konsekvenser är motiverad. Ett omfattande och långsträckt projekt ger ofta upp till många betydande konsekvenser, och hur betydande de olika konsekvenstyperna i de olika projekialternativen är kan variera till och med stort.

Kontaktmyndigheten anser det viktigt att läsaren utifrån bedömningsbeskrivningen ska kunna skapa sig en tillräcklig helhetsbild av projektet och dess olika genomförandealternativ, inklusive sannolikt betydande miljökonsekvenser med hänsyn till projektets hela livscykel. Beskrivningen bör också svara på frågan hur de olika sträkningsalternativens konsekvenser skiljer sig från varandra och från jämförelsealternativet. För de olika typerna av konsekvenser bör bedömningen inriktas så att skillnaderna mellan de olika alternativen framträder.

När en miljökonsekvensbedömning görs i ett tidigt skede är utmaningen att bestämma en lämplig skala för granskningen. Vid planeringen av banor genomförs MKB-förfarandet parallellt med den preliminära planeringen av utredningsplanen. Då motsvarar planeringsskalan för banplaneringen

20.12.2024

ungefär planeringsskalan för landskapsplaner. En del av de tillgängliga utgångsuppgifterna kan emellertid vara mycket exakta och detaljerade. Kontaktmyndigheten anser att bedömningen i princip bör utföras i enlighet med projektets planeringsskala. Vid bedömningen bör man dock särskilt ta hänsyn till osäkerhetsmoment och behovet av utredningar i frågor som kan redas ut först när planeringen av banan blir mer exakt. Kontaktmyndigheten konstaterar att det är bra att hålla miljölagstiftningens försiktighetsprincip i minnet.

Kontaktmyndigheten anser att eftersom man i projektet planerar en helt ny banförbindelse som inte direkt ersätter befintliga banor kan man i anslutning till förfarandet för miljökonsekvensbedömning inte förutsätta en betydligt mer omfattande konsekvensbedömning som gäller miljön kring det existerande banavsnittet Kervo–Lahtis–Kouvola än den som läggs fram i bedömningsprogrammet.

Mer omfattande bedömningar som gäller trafiksystemets funktion och potentiella driftsgrader och förändringar i dem hör till den riksomfattande trafiksystemplanen och de regionala trafiksystemplanerna. Miljökonsekvensbedömning omfattar inte heller några mer omfattande bedömningar av förändringar i näringsstrukturen och konsekvenserna för näringarna.

Kontaktmyndigheten konstaterar att en stor mängd bra information och vägledning för bedömningen och även för den mer ingående planeringen av banan har lämnats vid mötena för allmänheten och i åsikterna och utlåtandena. Det är bra att studera materialet omsorgsfullt och ta hänsyn till det när bedömningsbeskrivningen utarbetas.

7 Distribution av utlåtandet om bedömningsprogrammet och information om det

NTM-centralen lämnat sitt utlåtande och kopior av de utlåtanden och åsikter om bedömningsprogrammet som NTM-centralen erhållit till den projektansvariga. Utlåtandet lämnas samtidigt för kännedom till berörda myndigheter och till dem som lämnat en åsikt.

Utlåtandet om bedömningsprogrammet publiceras på myndighetens webbplats på www.ntm-centralen.fi/kungorelser/nyland och på miljöförvaltningens webbplats på www.miljo.fi/Ostbana-MKB.

8 Prestationsavgift, dess fastställande och möjlighet till omprövning av avgiften

Prestationsavgiften är 12 000 euro.

20.12.2024

Avgiften som tas ut för utfärdande av kontaktmyndighetens utlåtande har fastställts i enlighet med avgiften för ett krävande projekt (18–24 personarbetsdagar). Avgiften fastställs med stöd av förordningen om NTM-centralernas avgifter.

Om en betalningsskyldig anser att ett fel har inträffat när avgiften för utlåtandet om bedömningsprogrammet har fastställts, får den betalningsskyldige begära omprövning beträffande avgiften hos närings-, trafik- och miljöcentralen inom sex månader från datumet för utfärdandet av utlåtandet om bedömningsprogrammet. Länk till anvisningen om omprövning av försäljningsfakturerings: <https://www.keha-keskus.fi/sv/uppgifter-och-tjanster/begaran-om-omprovning-och-andringssokande>.

9 Tillämpade lagrum

Lag om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) 8, 16 och 18 §

Statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (277/2017) 3 §

Lag om grunderna för avgifter till staten (150/1992) 8 §

Statsrådets förordning (1215/2023) om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer 2024 2 §.

Detta dokument har godkänts elektroniskt i ämbetsverkets elektroniska ärendehanteringssystem. Ärendet har föredragits av överinspektör Annukka Engström och avgjorts av överinspektör Erika Heikkinen.

Bilagor

Utlåtanden
Åsikter

Distribution

Den projektansvarige

För kännedom

Givare av utlåtande
Givare av åsikter