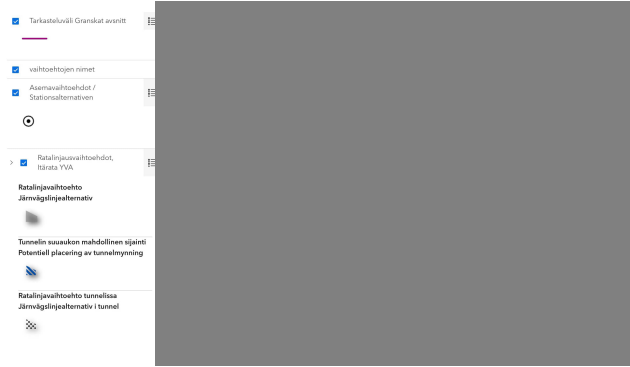


Lähetttäjä: [redacted]  
Lähetetty: maanantai 14. lokakuuta 2024 14.14  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata / pohjavesialue  
Liitteet: pohjavesialue\_itarata.jpg  
Luokat: [redacted]

Asia koskee Itärata-hankeen linjavaihtoehtoa.  
Paikkakunta: Porlammi

Esitetty linjavaihtoehto menee **pohjavesialueen päältä**. Kuvaan merkitty yksi lähteistä punaisella. **Alueella useita lähteitä**.



Yst. terv.  
[redacted]

Lähettilä: [redacted]  
Lähetetty: sunnuntai 17. marraskuuta 2024 20.51  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: UUELY / 17031 / 2023 Itärata  
Liitteet: pohjavesialue\_itarata.jpg  
  
Luokat: [redacted]

Asia koskee Itäradan linjaussuunnitelmaa.  
Aikaisemmasta viestistä puuttui viite: UUELY / 17031 / 2023

Ko. alue Porlammilla on siis pohjavesialuetta, jossa useita lähteitä.  
Liitteessä olevaan kuvaan on merkitty yksi niistä. Se on **elävä lähde**, jossa pohjavesi nousee maan pinnalle.  
Ratalinjaus on vedetty kulkemaan lähteen päältä, mutta käsittääksemme pohjavesialueelle tällaista ei voida lain mukaan rakentaa.

[redacted]

Lähettilä:  
Lähetetty:  
Vastanottaja:  
Aihe:

maanantai 18. marraskuuta 2024 19.11  
ELY Kirjamo Uusimaa  
Itärata YVA /

Luokat:

Itärata YVA /   
UUDELY / 17031 / 2023



Lähettiläjä: [redacted]  
Lähetetty: keskiviikko 16. lokakuuta 2024 20.34  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Kopio: [redacted]  
Aihe: viite UUDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Beträffande Itärata projektet, vill jag framföra följande synpunkter och önskar kommentar

- 1. Vad är hela syftet med banan?  
Förväntas en så stor befolkningsökning från Kuovola-Borgå avsnittet att investeringen per passagerare är en acceptabel kostnad.  
Vad förväntas kostnaden vara?
- 2. Varför planeras inte den nya sträckningen på redan befintlig bana med färdig infra struktur?  
Kostnaden för en ny sträckning blir betydligt större – har det utretts?  
Hur stor är skillnaden?
- 3. Ifall banan är menad för persontrafik, skall den dras nära samhällen som tex Nickby för att tjäna sitt syfte.  
Varför har utredningen använt medel för att utvärdera övriga sträckningar?

Ser framemot kommentarer.

Med vänlig hälsning  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

Lähetäjä: [REDACTED]  
Lähetetty: torstai 17. lokakuuta 2024 9.47  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Mielipide YVA-ohjelmasta UUDELY/17031/2023

Tärkeys: Suuri

Luokat: [REDACTED]

Asia liittyy tuohon Itärataan eli nyt ilmeisesti vakavissaan harkitaan Lahden jättämistä ns."mottiin" jos/kun tuo uusi rata tulee eli ei ole arvioitu yhtään mikä vaikutus tällä on Lahden Helsingin välisille työmatkayhteyksille ja muutenkin Helsingissä asioidaan myös muissakin asioissa Lahdesta käsin melko tiheään eli tästä on selkeästi pääteltävissä jos rautateillä tulee tällainen muutos niin ainoa vaihtoehto Helsinkiin pääsemiseksi on joko oma auto tai linja-auto jatkossa korjatkaa toki jos olen väärässä

Ystävällisin Terveisin,

[REDACTED]

Lähetäjä: [Redacted]  
Lähetetty: perjantai 18. lokakuuta 2024 13.18  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: UUDELY/17031/2023

Luokat: [Redacted]

Hei!

Haluaisin antaa mielipiteeni Itäradasta.

Itse asun Nikkilässä, Sipoossa, ja olen sitä mieltä että en halua, että juna-rata menisi Nikkilän kautta sekä mielestäni itärataa ei tulisi ollenkaan rakentaa, joten vertailuvaihtoehto 0+ olisi oikea minusta.  
Se haittaa ympäristöä ja luontoa enkä koe että matkustajia olisi tarpeeksi jotta se olisi sen arvoinen, liikenne Itä-Suomeen toimii oikein hyvin nykyisillä radoilla.

Ystävällisin terveisin,

[Redacted]

Lähetäjä: [REDACTED]  
Lähetetty: maanantai 21. lokakuuta 2024 21.43  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Mielipide ns. Itäradasta

Luokat: [REDACTED]

Ns. Itärata on mielestäni jälkijätöinen ja siten tarpeeton hanke. Se olisi pitänyt käynnistää ennen Helsinki- Lahti oikoradan hanketta ja rakentamista. Silloin se olisi voinut olla järkevää, mutta ei enää. Lahdesta vaan nopeampi rata Kouvolaan, ajaa saman asian.

[REDACTED]

Lähetttäjä: [redacted]  
Lähetetty: perjantai 25. lokakuuta 2024 13.30  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata Sipoossa  
  
Luokat: [redacted]

Hei!

Haluaisin antaa palautetta Itäradan suunnittelusta.

En ymmärrä, miksi tähän halutaan edelleen käyttää aikaa ja rahaa. Radan tuomat edut ovat hyvin vähäiset haittoihin ja kustannuksiin verrattuna. Pääkaupunkiseudun idylliset maaseutumiljööt hupenevat muutenkin, ja nyt suunnitellaan perinnemaisemia halkovaa ja rakennusperintöä alleen tuhoavaa huippunopeusjunaa, joka hyödyttää vain harvoja, ehkä lähinnä porvoalaisia maan- ja kiinteistönomistajia.

Ympäristöhaitat ovat suuret laskelmienkin mukaan.

Viimeistään Ukrainan sota sai aikaan sen, että Itärata on kannattamaton, turha ja ympäristöä kuormittava **hanke, joka tulisi haudata mahdollisimman pian** verovarojen haaskaamisen lopettamiseksi!

Parhain terveisin  
[redacted]



Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: perjantai 25. lokakuuta 2024 17.13  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Palauteä Itäradan linjaushahmotelmasta Porlamin alueella  
Liitteet: Karttapaikka\_fi.jpg; IMG\_20241021\_134440.jpg  
  
Luokat: [redacted]

Tämän hetkisen linjaushahmotelman alle jää luonnonlähde. Lähde nod.näk. kuuluu [redacted] pohjavesialueen rakenteeseen. Lähde näkyy Maanmittauslaitoksen Karttapaikka-palvelun kartalla. Liitetiedostoina kuvat lähteeltä ja karttapaikka.fi-palvelun kartasta.

terveisin:  
[redacted]

Lähetettäjä:   
Lähetetty: tiistai 5. marraskuuta 2024 13.33  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Lausunto Itärata-hankkeen YVA-ohjelmasta, UUDELY/17031/2023  
  
Luokat:

Hei, tässä mielipiteeni Itäratan toteuttamiskelpoisuudesta ja YVA-ohjelmasta, viite UUDELY/17031/2023:

Valtionvarainministeriö ja Liikenneministeriö ovat raportissaan vuonna 2023 arvioineet, että Itärata-hankkeen mahdollisesti tuomat suorat taloudelliset hyödyt (jotka ovat epävarmoja) eivät riitä kattamaan hankkeen kustannuksia. Vallitsevassa taloustilanteessa tällaisen hankkeen suunnittelu ei ole järkevää, vaan ainoastaan haaskaa verorahoja, jotka voitaisiin käyttää paljon hyödyllisemmin. (Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys. Valtiovarainministeriön julkaisuja 2023:5)

Em. raportissa tuodaan esiin myös se, että hankkeen ilmastovaikutusten kompensoitumisaika olisi 280 vuotta. Ilmastonmuutoksen hillintä on jokaisen kansakunnan vastuulla ja koska ilmaston keskilämpötilan nousu on jo ylittänyt turvarajana pidetyn 1,5 asteen nousun esiteolliseen aikaan verrattuna, on Itärata-hanke tässä suhteessa aivan kestämaton. Tällaiseen ei tule missään tapauksessa ryhtyä, vaan hankkeen suunnitteluun korvamerkatut rahat tulisi sijoittaa hankkeisiin, jotka tuovat välitöntä ilmastohyötyä. Esimerkiksi rahojen sijoittaminen metsien suojeluun lisäisi Suomen hiilensidontakapasiteettia ja ehkäisisi myös luontokadon lisääntymistä.

On uumoiltu, että junaa käytäisi Porvoo-Helsinki-välillä 1500 henkilöä päivässä. Tällainen määrä ihmisiä pystytään kuljettamaan parillakymmenellä bussivuorolla. Linja-autot voivat kulkea biokaasulla ja jo olemassaolevilla teillä. On täysin perusteetonta väittää, että Itärata parantaisi liikkumisen ekologista kestävyyttä.

Porvoolaiset pääkaupungissa työssäkäyvät eivät hyödy radasta millään lailla. Jos Porvoon asema tulee Kuninkaanporttiin, kaikki joutuisivat ajamaan omalla autollaan sinne päästäkseen junan kyytiin. Vaikka Porvoon asema sijaitisi torin alla tunnelissa, tilanne ei olisi juuri yhtään parempi. Tarvittaisiin valtava liityntäpysäköintialue keskustaan, eikä tällaisen rakentaminen ole pienelle kulttuurihistorialliselle keskusta-alueelle mahdollista. Maan alle rakennettuna aseman ja pysäköintihallin kustannus olisi valtava. Itärata kiertäisi Keravan kautta ja työpaikoilleen päästäkseen ihmisten olisi käytettävä lähijunaa ja metroa. Lopullinen matka-aika tulisi olemaan merkittävästi pidempi kuin autolla liikkumalla, eli loppujen lopuksi ihmiset valisisivat kuitenkin oman auton tai bussikyydin keskustasta keskustaan. Tästäkään näkökulmasta ratahanke ei ole tarkoituksenmukainen.

Porvoon alueella ratalinjaukset halkovat pohjavesialueita useissa kohdissa. Puhdas uusiutuva juomavesi on vähenevä luonnonvara, jonka säilymistä ja uusiutumista ei tule missään tapauksessa vaarantaa. Vaikka hankesuunnitelmassa väitetään, että pohjavedet pystytään suojaamaan, kukaan ei varmaankaan voi tätä täysin luvata. Tunnelit tulisi vesivarantojen suojaamiseksi rakentaa niin syvälle, että rakentamisen ekologiset ja taloudelliset kustannukset olisivat kestävämmät. Emme voi vaarantaa pohjavesiämme vain muutaman minuutin matka-ajan säästön vuoksi.

Ratalinjaukset pilaisivat laajalti kulttuurimaisemaa ja luontoa. Esimerkiksi Venjärvi-Koria välille suunniteltu Myrskylä-linjaus tuhoaisi Itä-Uudenmaan ainoan erämaisena säilyneen järven, Myllyjärven, ympäristön ja luonnonrauhan. Alueella on kuntien ylläpitämä virkistysalue  Alueelta löytyy mm. metsälehmuksia ja alueella käydään paljon sienessä, marjassa ja leiriytymässä (mm. partiolaisten leirit). Melu- ja värinähaitat tiputtaisivat tiheästi asutuilla alueilla kiinteistöjen arvon hyvin alas. Tämä ei todellakaan lisäisi alueen kuntien vetovoimaisuutta, niin kuin hankesuunnitelmassa haikaillaan.

Ratahankkeen mukaan matka-aika esimerkiksi Kouvolaan lyhenisi 13 minuuttia. Tämä ei voi mitenkään olla peruste näin valtavan kalliille ja tuhoisalle suunnitelmalle! Junat ovat usein myöhässä vaihtelevien olosuhteiden vuoksi ja jo nuo myöhästymiset söisivät nuo muutamat minuutit.

Uusimmat väestöennusteet näyttävät, että vaikka maahanmuutto säilyisikin viime vuosien mukaisella korkealla tasolla, Itä-Suomi ja Kaakkois-Suomi tulevat joka tapauksessa menettämään väestöään. Syntyvyys laskee rajusti ja sekä kantaväestö että maahanmuuttajat keskittyvät voimakkaasti eteläiseen Suomeen ja muutamiin kasvukeskuksiin. Itärata ei tule muuttamaan tätä väestökehitystä millään lailla. Hankkeessa mukana olevien kuntien olisi paljon järkevämpää satsata ratasuunnitteluun käyttämänsä rahat lapsiperheiden tukemiseen ja palveluiden parantamiseen omalla alueellaan. Näin ne voisivat varmistaa sitä, että lapsia vielä syntyy, ja että alueella nyt asuvat eivät muuta sieltä pois.

300 km/h kulkeva juna on äärettömän vaarallinen. Jo nyt Suomessa tapahtuu paljon onnettomuuksia, joissa eläimet, ihmiset ja autot jäävät junan alle. Suunnittelun pikaradan ympärille olisi pakko rakentaa aita lähes tulkoon koko matkalle. Rata muodostaisi täydellisen etenemisesteen sekä maaeläinten populaatioille että ihmisille, jotka haluaisivat liikkua luonnossa (virkistymässä, retkeilemässä, marjassa, sienessä, metsästäymässä). Tämä rikkoiisi jo kansalaisten perusoikeuksia ja aiheuttaisi eläinpopulaatioiden muuttoliikkeille suurta vahinkoa sekä johtaisi suorastaan geneettiseen eriytymiseen esim. hirvieläinten kannoissa.

Toivottavasti ELY-keskus ottaa huomioon nämä kaikki näkökumat arvioidessaan Itärata-hankkeen toteuttamisen edellytyksiä.

Kunnioittavasti,

## Lausunto koskien YVA Itärata UUDELY/17031/2023

### linjausta välillä Paippistentie-Backas

Itäradan YVA-ohjelmaan merkityt ekologiset yhteydet, *Liite 4; Luonnonympäristö, liitekartta [1]*, eivät vastaa olemassa olevia ekologisia yhteyksiä välillä Paippistentie-Backas. Itäradan suunnittelijat eivät ole ottaneet huomioon Uudenmaan liiton raporttia todellisesta tilanteesta alueen ekologisten yhteyksien osalta. Raportit ovat *Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella [2]* ja *Uudenmaan ekologisen verkoston Zonation-analyysit [3]*.

Tilanne kyseessä olevalla alueella on huolestuttava. Zonation-analyysissä todetaan seuraavaa: ”*Kuva 60. Itäisellä Uudellamaalla ekologiset yhteydet ovat yleisesti läntistä Uttamaata kehnommassa kunnossa. Sipoonkorven sekä Porvoo-Loviisan verkostojen välillä on käytännössä vain yksi ekologinen käytävä, joka kulkee Porvoon etelärannikkoa pitkin.*”

Valitettavasti on tilanne muuttunut huonommaksi Zonation-analyysin (2018) jälkeen. Syksyllä 2022 laajennettiin riista-aitaa moottoritien varrella välillä Porvoo ja Helsinki (valtatie 7). Tie on nykyisin täysin suljettu aidoin. Tilanne on näkynyt hirvien vaellusten osalta (syksyisin ja keväisin) ekologisessa käytävässä välillä Tyysteri Porvoossa ja Rännarberget Sipoossa, joka pääosin kulkee läpi eteläisen Ali-Vekkosken (jonne nyt suunnitellaan Itärataa). Tämä on nähtävissä liikennevahinkojen osalta vuonna 2023, katso *Hirvionnettomuudet kartalla [4]*.

Toisesta avoimesta lähteestä on todettavissa, kuinka hirvet vaeltavat kumpaankin suuntaan Ali-Vekkosken kylän ja Sipoon Linnanpellon välillä (pääsääntöisesti voimalinjoja seuraten, koska siellä on ravintoa eläimille), voidaan nähdä *Luonnonvarakeskuksen hirvien-liikkeistä raportista [5]*. Eteläisen Ali-Vekkosken kylän alueelle suunnitellaan eri linjauksia Itäradalle. Siellä on eläinten yhteyskäytävä itä-länsi suuntaisena ja kaikki ratalinjausvaihtoehdot katkaisevat yhteyskäytävän. Yhteyskäytäviä käyttävät hirvet saavuttaakseen Sipoon suuret metsät ja kansallispuiston.

Sipoonkorven kansallispuiston ekologisia yhteyksiä rajaa lännessä Lahden moottoritie (valtatie 4) ja Vantaan urbaani yhdyskuntarakenne. Pohjoispuolella ekologisia yhteyksiä Sipoonkorpeen rajaavat Bastukärin ja Vaahteramäen teollisuus- ja logistiikka-alueet sekä Martinkylän ja Talman taaja rakennuskanta. Käytännössä Sipoonkorven pohjoinen ekologinen yhteyskäytävä ei toimi.

Öljytie välillä Savijärvi-Kulloo on osittain avoin. Yhteyskäytävää tämän tieosuuden pohjoisosalla rajoittaa motokrossirata, kalliomurskaamo, jäteasema ja ampumaradat. Ainoastaan Öljytien eteläinen osa, Kilpilahden rautatiesillalta Kullooseen on mahdollista käyttää vaellusreitteinä. Se on siis ainoa jäljellä oleva ja toimiva ekologinen yhteys hirville Sipoonkorven kansallispuistoon.

Porvoon kaupungin Kulloon ja Mickelsbölen osayleiskaava ulottuu myös Ali-Vekkosken kylän puolelle osittain. Kaavassa alueelle on kaavoitettu logistiikkatoimintaa, joka tehokkaasti jarruttaa vaeltavien eläinten vaapaata liikkuvuutta.

Hirvet eivät ole ainoita lajeja, joita liikkuu tässä ekologisessa käytävässä. Valkohäntäpeurat ovat vaeltaneet käytävässä vuosikymmeniä ja viime vuosina on käytävään ilmestyneet metsäkauriit ja villisiat. Keväällä 2024 havaittiin käytävässä Ali-Vekkosken metsästysseuran riistakamerassa ensimmäisen kerran kuusipeura (täpläkauris). Kulloon metsästysseura havainnoi syksyllä 2024 kaksi kuusipeuraa yhteyskäytävän eteläpuolella, naaraan ja vasan. Metsästäjät raportoivat metsästyskauden aikana säännöllisesti havainnoistaan Riistakeskukseen. Viranomaisilla on mahdollisuus pyytää keskukselta tietoja sorkkaeläinten liikkeistä alueella.

Siellä missä sorkkaeläimet liikkuvat, seuraavat suurpedot. Ilveshavainnot lisääntyivät merkittävästi 2018-2020, ilveshavainnot ovat nykyään tavanomaisia. Ahma liikkui käytävässä vuonna 2022. Kahtena viime vuonna on sudesta tehty havaintoja yhteyskäytävässä. Vuonna 2024 on sudesta tehty viisi havaintoa yhteyskäytävässä, joista neljä on ilmoitettu Luonnonvarakeskuksen petoeläinten havainnoitijärjestelmä Tassu:un. Viranomaiset voivat pyytää Lukelta tietoja suurten petoeläinten liikkeistä alueella.

Koska kaikki Itäradan vaihtoehtolinjaukset välillä Paippistentie-Backas on tulevat katkaisemaan ainoan jäljellä oleva ekologisen yhteyskäytävän Sipoonkorven kansallispuistoon ja maakunnan omat raportit ekologisista yhteyksistä on suunnittelijoiden toimesta jätetty huomioimatta, katso *kappale 4.4.4, Ekologinen verkosto, Itärata YVA [6], vaadimme Itäradan suunnittelun keskeyttämistä.*

Uudenmaan maakuntakaavaa 2050 tulee tarkistaa ja päivittää todellisten yhteyskäytävien osalta niin, että ne ovat kaikkien suunnittelijoiden tiedossa. Porvoon kaupungissa ja Sipoon kunnassa on suunnitteilla muita hankkeita (mm. Kilpilahden osayleiskaava, koskien Kulloota ja Mickelsböleä) jossa suunnitellulla maankäytöllä Öljytien varressa huononnetaan merkittävästi viimeistä ekologista yhteyskäytävää Sipoonkorven kansallispuistoon. Kyseessä olevalle alueelle on suunnitteilla logistista toimintaa, joka tehokkaasti jarruttaa vaeltavien eläinten vapaata liikkuvuutta. Jos hankkeet toteutetaan, katoavat sorkkaeläimet ja suurpedot Sipoonkorven kansallispuistosta. Joten voidaanko jatkossa pitää aluetta kansallispuistona?

Itäradan suunnittelu välillä Paippistentie-Backas ja muu maankäytön suunnittelu Öljytien varrella on ristiriidassa *Luonnonsuojelulain 9/2023 [7]* ja *Euroopan neuvoston direktiivin 92/43/EEG, artikla 1, artikla 10 ja liite 2 (Canis lupus ja Lynx lynx) [8]* kanssa.





## Liitteet

[1] Itärata, YVA-ohjelma, Liite 4: Luonnonympäristö, liitekartta

[https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/Bilaga\\_4\\_Naturmilj%C3%B6\\_karta.pdf](https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/Bilaga_4_Naturmilj%C3%B6_karta.pdf)

[2] Itä-Uudenmaan liitto, Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella

[https://www.sipoo.fi/wp-content/uploads/2021/03/Ekologinen\\_verkosto\\_ita-uudenmaan\\_alueella-It%C3%A4-Uudenmaan-Liitto\\_2002.pdf](https://www.sipoo.fi/wp-content/uploads/2021/03/Ekologinen_verkosto_ita-uudenmaan_alueella-It%C3%A4-Uudenmaan-Liitto_2002.pdf)

[3] Uudenmaan liitto, Uudenmaan ekologinen verkosto Zonation-analyysin mukaan

<https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2021/10/Uudenmaan-ekologiset-verkostot.pdf>

[4] Hirvieläinonnettomuudet kartalla

<https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/hirvielain/>

[5] Tutkittua tietoa hirvien liikkeistä

<https://www.luke.fi/fi/luonnonvaratieto/tiedetta-ja-tietoa/hirvi-ja-sorkkaelaimet/hirvi/tutkittua-tietoa-hirvien-liikkeista>

[6] Itärata YVA

[https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/%C3%96stbanan\\_MKB-program.pdf](https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/%C3%96stbanan_MKB-program.pdf)

[7] Luonnonsuojelulaki 9/2023

<https://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2023/20230009>

[8] Council Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31992L004>

# Utlåtande om UUELY/17031/2023 Östbanan, sträckningen Paipisvägen – Backas

De ekologiska förbindelserna utmärkta i Östbanans MKB-program, *Bilaga 4: Naturmiljö, bilagekarta [1]*, reflekterar inte de existerande ekologiska förbindelserna på sträckningen Paipisvägen-Backas. Planerarna på Östbanan har inte beaktat Nylands förbunds rapporter om den verkliga situationen angående de ekologiska förbindelser som råder på området. Dessa rapporter är *Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella [2]* och *Nylands ekologiska nätverk enligt Zonation-analyser [3]*.

Situationen i det aktuella området är prekär. I Zonation-analysen nämns följande: *”Kuva 60. Itäisellä Uudellamaalla ekologiset yhteydet ovat yleisesti läntistä Uttamaata kehnommassa kunnossa. Sipoonkorven sekä Porvoon-Loviisan verkostojen välillä on käytännössä vain yksi ekologinen käytävä, joka kulkee Porvoon etelärannikkoa pitkin.”*

Tyvärr har situationen förändrats till det sämre efter att Zonation-analysen utfördes (2018). Hösten 2022 utvidgades viltstängslet vid motorvägen mellan Borgå och Helsingfors (riksväg 7). Den är numera helt stängd. Detta har synts i älgvandringen (höst och vår) i den ekologiska förbindelsen mellan Tjusterby och Rännarberget. Förbindelsen går i huvudsak genom hela södra Söderveckoski (där det nu planeras en järnväg, Östbanan). Detta syntes också i ökat antal viltolyckor under 2023, se *Hirvieläinonnettomuudet kartalla [4]*.

En annan öppen källa som beskriver hur älgarna också vandrar i båda riktningarna mellan sydvästra Söderveckoski och Borgby (i huvudsak parallellt med ellinjerna, eftersom där finns föda för dem) och slutligen i söder mot Sibbo storskogs nationalpark kan ses på *Naturresursinstitutets rapport om älgvandring [5]*. Över olika områden i södra Söderveckoski planeras de olika dragningsarna för den nya järnvägen (Östbanan). Här går djurens förbindelseled i öst-västlig riktning och alla planerade dragningar korsar förbindelseleden. Båda de här förbindelserna används av älg för att nå Sibbos stora skogar och nationalparken där.

I väst begränsas de ekologiska förbindelserna till Sibbo storskogs nationalpark av Lahtis motorväg (riksväg 4) och den urbana samhällsstrukturen i Vanda. I norr begränsas de övriga ekologiska förbindelserna till nationalparken av Bastukärrs och Lönnbackas företags- och logistikområden samt den täta bebyggelsen i Mårtensby och Tallmo. I praktiken fungerar inte den norra ekologiska förbindelseleden till Sibbo storskogs nationalpark.

Oljevägen mellan Savijärvi och Kullo är i söder delvis öppen. Norr om den här vägleden begränsas förbindelseleden av skjutbanor, motorbanor, stenbrott, avstjälningsplats och upplag för jordavfall. Endast den södra delen av Oljevägen, från korsningen mellan Sköldvikjärnvägen och Oljevägen till Kullo, är möjlig att korsas av en vandringsled. Den är alltså den enda kvarvarande och fungerande ekologiska förbindelsen för älg att nå Sibbo nationalpark.

Borgå stads delgeneralplan för Kullo och Mickelsböle omfattar också delar av Söderveckoski. Området som berörs är i planen inritat för logistikverksamhet och skulle effektivt ytterligare bromsa de vandrande djurens fria rörelse.

Det är inte endast älg som rör sig i denna ekologiska förbindelse. Vitsvanshjort har rört sig där i decennier, och nu när klimatet förändrats har det dykt upp rådjur och vildsvin. På våren 2024 observerade Söderveckoski jaktlag den första dovhjorten (bock) i förbindelsen. Kullo jaktlag



observerade under hösten 2024 också två dovhjortar söder om förbindelsen, en hind och ett kid. Jägarna rapporterar under jaktsäsongen kontinuerligt sina observationer till Viltcentralen. Som myndighet kan ni be dem om data för att verifiera hur klövviltet rör sig i området.

Där klövviltet vandrar, följer de stora rovdjuren. Observationerna av lodjur ökade markant under 2018-2020, idag är det mycket vanligt med lodjursobservationer. En järv rörde sig i förbindelsen under 2022. Under de två senaste åren har vargobservationer gjorts i förbindelsen. Under 2024 har varg observerats 5 gånger, varav 4 observationer är rapporterade till Naturresursinstitutets rovdjursobservationssystem Tassu. Som myndighet kan ni be dem om data för att verifiera hur de stora rovdjuren rör sig i området.

Eftersom Östbanans alla alternativa sträckningar på avsnittet Paipisvägen-Backas planeras genom ett område som är den sista fungerade ekologiska korridoren till Sibbo storskogs nationalpark, samt eftersom landskapets egna rapporter om de ekologiska förbindelserna ignoreras av planerarna, se *kapitel 4.4.4, Det ekologiska nätverket, Östbanans MKB [6]*, **så kräver vi att planeringen av Östbanan avbryts.**

Nylandsplanen bör 2050 revideras och uppdateras så att de verkliga förbindelserna är kända av alla planerare. Borgå stad samt Sibbo kommun planerar alltså andra projekt (bl.a. delgeneralplanen för Sköldvik, Kullo och Mickelsböle), för markanvändning vid Oljevägen som markant försämrar den sista fungerande ekologiska förbindelsen till Sibbo nationalpark. Om projekten förverkligas kommer såväl klövviltet som de stora rovdjuren att försvinna från Sibbo storskogs nationalpark. Kan den då längre inneha status som nationalpark?

Planeringen av Östbanan, sträckningen Paipisvägen-Backas, och annan markanvändning vid Oljevägen är i konflikt med *Naturvårdslagen 9/2023 [7]* och *Europeiska rådets direktiv 92/43/EEG, Artikel 1, k, Artikel 10, och bilaga 2 (Canis lupus samt Lynx lynx) [8]*.



## Referenser

- [1] Östbanan, MKB-programmet, Bilaga 4: Naturmiljö, bilagekarta  
[https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/Bilaga\\_4\\_Naturmilj%C3%B6\\_karta.pdf](https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/Bilaga_4_Naturmilj%C3%B6_karta.pdf)
- [2] Östra Nylands förbund, Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella  
[https://www.sipoo.fi/wp-content/uploads/2021/03/Ekologinen\\_verkosto\\_ita-uudenmaan\\_alueella-It%C3%A4-Uudenmaan-Liitto\\_2002.pdf](https://www.sipoo.fi/wp-content/uploads/2021/03/Ekologinen_verkosto_ita-uudenmaan_alueella-It%C3%A4-Uudenmaan-Liitto_2002.pdf)
- [3] Nylands förbund, Nylands ekologiska nätverk enligt Zonation-analyser  
<https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2021/10/Uudenmaan-ekologiset-verkostot.pdf>
- [4] Hirvieläinonnettomuudet kartalla  
<https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/hirvielain/>
- [5] Tutkittua tietoa hirvien liikkeistä  
<https://www.luke.fi/fi/luonnonvaratieto/tiedetta-ja-tietoa/hirvi-ja-sorkkaelaimet/hirvi/tutkittua-tietoa-hirvien-liikkeista>
- [6] Östbanans MKB  
[https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/%C3%96stbanan\\_MKB-program.pdf](https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/%C3%96stbanan_MKB-program.pdf)
- [7] Naturvårdslagen 9/2023  
<https://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2023/20230009>
- [8] Council Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31992L0043>



Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: keskiviikko 6. marraskuuta 2024 17.45  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: UUDELY/17031/2023  
  
Luokat: [redacted]

Itäradan suunnittelu.

On esitetty vaihtoehto jossa itärata kulkisi Sipoon Herralan läpi.  
Herralassa on paljon eläinten koteja. Esimerkiksi Ilves asustelee täällä ja hänen reittinsä kulkee meidän talon vieressä [redacted] Kesä öisin pellolla liihottaa lepakoita. Vastaa on tullut ahma sekä pöllökin.  
On väärin viedä näin upeilta eläimiltä koti.

Herralassa kulkee vesistöä joka on otettava huomioon. Vesistö on osa Suomen kulttuuria ja tämä maisema on osa Sipoon kulttuuria. Vesistö vaikuttaa ekosysteemiin, eläimiin sekä ihmisiin. Kaikki herralassa ovat vesistön/pohjaveden varassa kaivon muodossa. Luotijuna vaikuttaisi laajasti ihmisten/eläimen/luonnon hyvinvointiin.

[redacted]

Lähetttäjä:  
Lähetetty:  
Vastaanottaja:  
Aihe:

keskiviikko 6. marraskuuta 2024 17.41  
ELY Kirjaamo Uusimaa  
UUDELY/17031/2023

Moi,

Tässä meidän omia huomioita itäradan ympäristövaikutusten arviointiin

Herralan alueella asustelee mm  
ilves perhe  
Lepakoita  
Pöllö tai huuhkaja  
Peuroja

Alueen kaikki taloudet ovat kaivoveden varassa. Joten miten kaikki rakentamiset, maantytöt, mahdollisen junaradan aiheuttamat tärinät vaikuttavat kaivovesien laatuun.

Herrala on rauhallista maalaismaisemaa, kuitenkin lähellä palveluita. Alueella on vanhoja taloja, joita useat ovat kunnostaneet, remontoineet ja rakentaneet näitä oman näköisekseen vuosien ajan. Suurimpana ajatuksenaan, että pelastetaan ja suojellaan vanhoja rakennuksia ja säästetään näin myös luontoa rakentamisen aiheuttamia ilmastovaikutuksia vastaan. Tottakai alueelle on myös rakennettu vuosien aikana myös uusia taloja.

Tällä radalla romutetaan monen perheen unelmat, elinkeino ja elämä. Mielenterveys on jo romutettu pelkästään näiden suunnitelmien ja päättömien viivojen vetämisten takia

Se jäi minulle epäselväksi, että mitä nesteen kilpilahteen menevälle radalle tapahtuu

Terveisin

Lähetttäjä:   
Lähetetty: torstai 7. marraskuuta 2024 14.52  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: itärata  
  
Luokat:

Hej, meillä on maatila jonka Ve AK ratavaihtoehto halkaisee, sen linjaus kulkee myös ison kallion läpi jossa kartalla näkyy Björkkärrs kyrkan se on meille tärkeä paikka.  
Rata katkaisee myös Andersböle-Veckoski Jaktföreningin metsästysmaat.  
meidän tilan kohdalla on hirvi ja peura eläinten tärkeä kulkureitti.  
Minulla on myös huolta siitä että naapurien ja ystävien talot ja elämän työt jäävät linjauksien alle.  
  
En koe että Itärata hankkeessa on mitään järkeä.

Lähetettä: [redacted]  
Lähetetty: torstai 7. marraskuuta 2024 8.49  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata YVA / [redacted] / UUDELY/17031/2023  
  
Luokat: [redacted]

Moi

Omistan kiinteistöt [redacted] ja [redacted]  
Minulla on omistuksia noin [redacted] ha erittäin karkeasti tuossa kuvassa punaisella merkityllä alueella. Tämän kartan mukaan linja veM menisi kokonaan mun omistamien maiden sekä asunnun (asunnon hirret ovat 150 vuotta vanhat.) että vapaa-ajan asunnon päältä. Tämä on hevos tila ja meillä on siis hevosia, laitumet ovat kotipihasta noin sadan metrin päässä ja toinen noin 300m päässä, jos junarata esim. halkaisee omistamani maat kahtia niin onnea sille joka vie hevoset laitumelle kovaa vauhtia ohi menevän junan liikkuesssa. Muutenkaan ei hevosia voi pitää ilman kunnan aitausta junaradan vieressä, ne säikkyvät yms. kuka korvaa mahdollisen aidan?

Kotipihassamme on myös luonnonvarainen lähde, jossa on kaikenmoista elämää, sammakoita yms. en minä tiedä mitkä eliöt ovat suojeltavia.

Muutin 15 vuotta sitten [redacted] keskelle peltoja ja metsää syystä että saan täällä olla rauhassa, lähin naapuri mulla asuu 600m päässä, eli saan täällä olla täysin omissa oloissani.

Tästä mahdollisesti tulevasta radasta ei ole [redacted] muutakuin haittaa. Jotenkin ymmärrän vielä radan joka menisi Porvooseen mutta Helsingistä Kouvolaan menevä rata on jo Lahden kautta olemassa. Jos jotain parannuksia pitää rataa tehdä, niin järkevintä olisi mielestäni parantaa tätä jo olemassa olevaa rataa, ei rakentaa tänne keskelle metsää uutta rataa.

Ystävällisin terveisin:

[redacted]

Lähetttäjä:   
Lähetetty: torstai 7. marraskuuta 2024 18.46  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Östbanan/Grevnäs  
  
Luokat:

Min åsikt om Östbanan genom Grevnäs by i Mörskom.

Har bott i Grevnäs över  år.  
Varför skall en tågbana köra över lantbrukarens åkrar o skogar, Det är ju på dom inkomsterna dom lever på.  
Manga hem blir under banan, vill NI själv bli av med ert hem på det viset.  
Vägen genom byn behöver ytbelägning, laga vägen istället för en tågbana,som byborna inte har någon nytta av.  
Lugnet i byn försvinner.  
Varför för inte landsbygden leva sitt liv med jordbruk och skogsbruk,utan en tågbana som förstör hela byn.  
Oron i Grevnäs är stor, vad som kommer och hända!!!!!!!!!!!!!!

Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: lauantai 9. marraskuuta 2024 10.36  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Mielipide Itärata YVA/ [redacted]

Luokat: [redacted]

Kommentteja ratalinjauksiin Paippistentien ja Backaksen välisellä alueella:

Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP) edellyttää nykyisen Sköldvikin radan oikaisemista, jotta radat voivat yhdistyä. Tätä linjausta ei näy YVA-hankkeen kartoilla. Jos SP toteutuu, tämän alueen ympäristövaikutukset jäävät ottamatta huomioon eikä arviointi ole tullut tehdyksi oikein. Hankkeen esittelytilaisuudessa Nikkilässä 24.10. esittelijät myönsivät, ettei sitä olisi saanut jättää pois suunnitelmasta. Oikaisu saattaa osua Myllymäentien ja Herralantien kohdalla jopa kymmenen perheen koteihin, mikäli linjaus on viikolla 39 (24.9.) julkaistun vaihtoehdon mukainen. Tämä linjaus oli jätetty pois YVA-hankekartoista. Mahdollista linjausta ei ole esittelytilaisuuksissa suullisestikaan kerrottu. Herää kysymys, kuinka pätevästi YVA-hanketta ollaan toteuttamassa ja saadaanko sillä kokonaisvaltaisesti paras vaihtoehto selvitettyä.

Nikkilän vaihtoehto (N) halkaisee pohjavesialueen. Ratalinjaus näyttäisi edellyttävän kalliroleikkauksia ja muuttaisi olennaisesti pohjaveden muodostumista. Herralan kylän keskiosan kaikki talot ovat kunnallisen vesijohtoverkon ulkopuolella ja puhtaan pohjaveden varassa. Vesijohtoverkkoa ei olla ulottamassa näille taloille.

Sähköaseman vaihtoehdot (SP ja SE) kulkevat alueella, jonne suunniteltu kivenmurskaamo on jo sen ympäristövaikutusten vuoksi peruuntumassa. Alueella on mm. suojeltavia lähteitä, joista alueen talot saavat käyttöveden.

[redacted]

Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: sunnuntai 10. marraskuuta 2024 9.54  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: UUELY/17031/2023 Itärata YVA / [redacted]  
Liitteet: Avtal om fredande.jpg

Luokat: [redacted]

**Mielipide Itäradan YVA-ohjelmaan**  
**Viite: UUELY/17031/2023 Itärata YVA / [redacted]**

Alue:  
Sipoon Kunta  
Etelä-Paippinen  
Paippistentie-Backas (Sipoo-Porvoo)  
[redacted]  
Kiinteistönumero: [redacted]

YVA-arvioinnissa on otettava huomioon alueen arvokkaita luontoarvoja.  
Radan suunniteltu tunneli ja sen suuaukko sijaitsevat alueella, jossa on luonnonsuojelualue, sekä Metsäkeskuksen suojelema alue, joka sijaitsee kiinteistöllä [redacted]. Alueen pinta-ala on 4,3 ha. (ks. liite)  
Metsäkeskuksen suojelemalta alueelta löytyy puroja sekä lähteitä. Metsälain 10§ mukaan lähteet ja purot ovat erityisen arvokkaita elinympäristöjä.  
Täten radan vaikutuksia kyseisiin luontoarvoihin on selvitettävä tarkoin. Alueella on myös lehtobiotooppia mikä myös on suojeltu saman pykälän alla.  
Tunnelin suuaukon välittömässä läheisyydessä on jyrkänne mikä luokitellaan haavoittuvaksi biotoopiksi.  
Alueen ympäristö on valkoselkätikalle ja liito-oravalle ominainen ja selvitettävä asia YVA:ssa.  
Mahdollisten [redacted] happamien sulfaattimaiden negatiivinen vaikutus pohjaveteen on selvitettävä.  
Ratalinjaus katkaisee riistan vaellusreittejä. Alueella esiintyy runsaasti muun muassa hirviä, peuroja, kauriita, villisikoja, ilveksiä.  
Havaintoja on myös karhuista.  
Vaellusreittien korvaaminen ekologisilla käytävillä ei voida pitää kestäväenä ratkaisuna ja vaikuttaa populaatiodynamiikkaan.

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]



Lähtettäjä: [REDACTED]  
Lähetetty: sunnuntai 10. marraskuuta 2024 10.02  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: UUDELY/17031/2023, lausunto  
  
Luokat: [REDACTED]

## Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

Ilmastomuutoksen ja luontokadon pysäyttäminen on välttämätöntä yhteiskuntiemme tulevaisuuden turvaamiseksi. Myös liikenteen päästöjä, sen energiankulutusta ja sen materiaalien käyttöä tulee vähentää niin, että mahdollisimman pian saavutetaan ympäristön kannalta turvallinen taso. Se on ensisijainen lähtökohta josta käsin Itärata-hanketta ja sen ympäristövaikutuksia tulee arvioida.

Siltä kannalta katsottuna päätöksentekoprosessi joka johti Itärata-hankeyhtiön perustamiseen ei ollut ideaalinen. Liikenneministeriö esitti vuonna 2020 hankeyhtiön perustamista Lontorata-Porvoo-Kouvola ratahanketta varten ja Valtioneuvosto hyväksyi asian vuonna 2021. Perusteluna oli Itä-Suomen elinvoiman parantaminen nopeampien junayhteyksien avulla sekä Helsingin ja Pietarin välisten junamatkojen nopeuttaminen.

Ympäristönäkökulma sai paremmin huomiota vasta hankeyhtiön perustamispäätöksen jälkeen kun Valtiovarainministeriön ja Liikenneministeriön toimesta tehtiin selvitys joka mm. sisältää alustavan arvion Itärata-hankkeen ilmastovaikutuksista (Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys. Valtiovarainministeriön julkaisu 2023:5).

Siinä todetaan, että ratahankkeen vaikutus vuotuisiin kasvihuonekaasujen päästöihin on hyvin pieni verrattuna niihin päästöihin jotka syntyvät rataa rakennettaessa. Rakentamisaikaisten päästöjen niin sanottu laskennallinen takaisinmaksuaika on selvityksen mukaan 280 vuotta (niin pitkään siis kuluu aikaa ennen kuin hankkeen mahdollistama liikenteen ilmastopäästöjen lasku olisi kompensoinut hankkeen rakentamisesta aiheutuvat päästöt).

Lisäksi on huomioitava, että teknisistä syistä Itärata voidaan rakentaa vain jos suunnitteilla oleva Lontorata toteutuu (pääosin tunnelissa kulkeva yhteys Pasilasta Lentoaseman kautta Keravalle). Sen kohdalla vastaava takaisinmaksuaika 290 vuotta.

Edellä mainitut luvut tarkoittavat, että Itärata-hankkeen nettovaikutus ilmastolle on vahvasti negatiivinen. Ympäristön näkökulmasta sellainenkin hanke voisi olla hyväksyttävissä jos se tuottaisi riittävästä muuta ympäristöhyötyä, esimerkiksi biologisen monimuotoisuuden turvaamista tai luonnon ennallistamista. Niin olisi myös jos se olisi tarpeellinen osa Suomen kestävyys siirtymää tai muuta laajaa ympäristötavoitteita edistävää kokonaisuutta. Itäradan kohdalla näitä asioita ei minun tietääkseni ole selvitetty. Tällä hetkellä näyttää kuitenkin melko ilmeiseltä, etteivät ympäristönäkökohdat tue hankkeen jatkamista.

Edellä mainitussa selvityksessä esitetään arvio hankkeen yhteiskuntataloudellisesta kannattavuudesta. Hyötyjen arvioidaan olevan noin 13 % hankkeen kustannuksista (37 % jos Savon ja Karjalan radan parannustoimet toteutetaan). Toisin sanoen Itärata-hanke on myös kansantaloudellisesti kannattamaton.

Teoriassa hanke voisi olla siitä huolimatta perusteltu jos sille löytyy tarpeeksi vahvoja muita syitä, sellaisia jotka esimerkiksi koskevat maanpuolustusta tai yhteiskunnan sisäistä turvallisuutta ja koheesioita. Niiden tarkastelu ei kuitenkaan kuulu YVA-prosessin tehtäviin.

Kaikki tällä hetkellä käytössä olevat selvitykset ja muut tiedot viittaavat vahvasti siihen, että ratahanke tuskin tullaan toteuttamaan. Siksi olisi mielestäni tarpeen laajentaa YVA-prosessin näkökulmaa niin, että tarkastelut koskisivat myös mahdollisia vaihtoehtoisia keinoja joilla vastaava hyöty ympäristölle voitaisiin saada. Lähtökohtana olisi Itäradan mahdollistama junamatkojen nopeuttaminen ja sen vaikutus junamatkailun suosioon. Kasvihuonekaasujen vuotuiset päästöt alenevat kun matkustajia siirtyy auto- ja lentoliikenteen parista käyttämään raideliikennettä. Edellä mainitun selvityksen arvio päästöjen alenemasta on 4.6 kilotonnia CO<sub>2</sub> ekvivalenttia per vuosi. Keskeinen kysymys on: Voidaanko sama matka-aikojen lyhentymisen Itä-Suomen liikenteessä saavuttaa muilla tavoilla niin, että nettovaikutus ilmastolle olisi positiivinen, eikä negatiivinen?

Toinen mielekäs tarkastelukulma olisi lähteä Itärata-hankkeen kustannuksista (edellä mainitun selvityksen mukaan 3.5 mrd euroa ilman Lontoradan osuutta, jonka hintalappu on noin 2.7 mrd euroa). Siinä kysymys olisi: Mikä olisi paras saavutettavissa oleva nettohyöty ilmastolle jos nämä noin 6.2 mrd euroa käytettäisiin muilla mahdollisilla tavoilla parantamaan Itä-Suomen raideyhteyksiä?

Lopuksi huomio koskien Itärata-hankkeen nk. nollavaihtoehtoa. Olisi tärkeää, että siinä huomioidaan myös Itä-Suomen rataverkon odotettavissa olevaa kehitystä. Parantamishankkeita on vireillä Savon ja Karjalan radoille ja EU on tänä vuonna myöntänyt niille suunnittelurahoitusta.

Lähetäjä:   
Lähetetty: sunnuntai 10. marraskuuta 2024 21.01  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata Östbanan

Luokat:

Detta är en helt onödig järnväg som förstör gamla byar genom att "spränga" dem itu. Dessutom förstör de naturliga vandringsleder för djur och ökar risken för katastrofala följder för många djurarter. Banan har inte heller ngn som helst ekonomisk nytta utan är ett djupt förlustbringande påfund. Den enda möjliga dragning som kan var till nytta är att använda och förbättra den nuvarande befintliga järnvägen. De siffror som visar på användningsgraf är helt utopistiska. Tämä on aivan tarpeeton linjaus joka rikkoo vanhoja kyliä jakamalla niitä pahoin seurauksin. Lisäksi Se vahingoittaa eläinten luonnollisia reittejä ja hävittää elinympäristön monille lajeille. Rata ei myöskään tuo minkäänlaista rahallista tuottoa vaan on erittäin kallis ja tulee olemaan erittäin tappiollinen. Ainoa jotenkin hyväksyttävä linjaus on käyttää hyväkseen nykyinen junarata ja parantaa sitä. Ne numerot mitä näytetään käyttöasteesta ovat aivan utopistisia. Y.t.

11.11.2024

**Mielipide koskien Itäradan linjauksia Paippistentien ja Backaksen välillä Mickelsbölessä (Porvoo)**

Olemme tutustuneet Itäradan linjausvaihtoehtoihin ja YVA-arviointiohjelmaan netissä ja Porvoon yleisötilaisuudessa 23.10.

Mielestämme kaikista alueen linjausvaihtoehdoista aiheutuu liikaa haittoja ympäristölle ja pohjavesille.

**Pohjavesi**

Linjauksista kolme (SP, SE ja N) kulkee Mickelsbölessä 1-luokan pohjavesialueen läpi, [REDACTED]

Pohjavesialueen viljelyskäytössä olevilla pelloilla on havaittu, että pohjavesi on paikoitellen todella korkealla, melkein maanpinnan tasossa. Ali-vekkoskentien läheisyydessä on myös iso lähde tästä johtuen.

Radan rakentamiseen liittyvät toimenpiteet ja tärinä aiheuttavat isoja riskejä asukkaiden kaivojen vedenlaadulle [REDACTED]

**Vesistö**

Kaikki linjaukset kulkevat Storkärretistä Mustijokeen laskevan Grindängsbäcken -puron yli. Purossa pesii sinisorsia ja heinätaveja.

**Maankäyttö**

Merkittävä määrä maatilojen pelloja ja metsää jää linjauksien alle ja lisäksi jäljelle jäävien tilan maiden hyödyntäminen käy erittäin vaikeaksi, kun ratalinja estää liikkumisen lohkolta toiselle tai kulku talousrakennuksille estyy.

**Ekologinen käytävä**

Kaikki neljä ratalinjausta katkaisevat vilkkaan ekologisen käytävän, joka on aidattujen moottoriteiden (VT 4 & VT 7) ja asutuksen vuoksi ainoita reittejä länsi-Porvoon ja Sipoonkorven välillä.

## Kulttuuriympäristö

Kaikki ratalinjaukset kulkevat Mickelsbölen ja Yli-vekkosken maakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen läpi. Näkyvyys on maisema-alueella hyvällä säällä yli 3 km linnuntietä peltoaukean päästä päähän. Keväisin ja syksyisin peltoaukealla on runsaasti muuttolintuja ja alueella liikkuu paljon lintuharrastajia. Alueella sijaitsevan pohjavesialueen ja/tai eläinten kulun mahdollistavien ratkaisujen vuoksi radan rakentaminen vaatii todennäköisesti korotus- tai muita siltaratkaisuja, jotka tuhoavat ainutlaatuisen maiseman peruuttamattomasti.

Erityisesti linjausten SP, SE ja N alla sijaitsee poikkeuksellisen runsaasti arkeologisia kohteita.

## Luontoarvot

Linjauksista kolme (SP, SE ja N) kulkee luontoselvityksissä (liite) paikallisesti arvokkaiksi merkittyjen luontokohteiden silikaattikallioiden (**P-8** Skogbackan kalliot ja **P-9** Snickarsin kallio) päältä tai aivan vierestä. Lähde: [porvoo.fi/app/uploads/2023/09/KKM\\_luontoselvitys\\_KOHDEKORTIT.pdf](https://porvoo.fi/app/uploads/2023/09/KKM_luontoselvitys_KOHDEKORTIT.pdf)

Metsissä tavattuja lajeja ovat mm. peltosirkku, merikotka, tuulihaukka, varpuspöllö, huuhkaja, metso, teeri, palokärki, pyy, susi ja ilves.

Kyseiset metsäalueet ja kalliot [REDACTED] molemmin puolin ovat erittäin suosittuja virkistysalueita lähialueen asukkaille.

## P-9: SNICKARSIN KALLIO

### Sijainti ja kuvaus

Mickelsbölessä osayleiskaava-alueen pohjoisosassa sijaitseva jylhä kallioselänne. Pinta-ala noin 5 ha. Yksityisomistuksessa.

### Kasvillisuus ja luontotyytit

Alueella avokalliopaljastumia ja jyrkenteitä. Lakiosissa kalliomänniköitä, rinteiden alaosissa tuoretta ja kuivaa kuusivaltaista kangasmetsää.

Alueella havaittuja uhanalaisia ja huomionarvoisia lajeja

Hiirihaukka (VU).

Luonto-, maisema- ja virkistysarvot

Vähäpuustoiset avokalliot ja jyrkenteet ovat metsälain tarkoittamia erityisen tärkeitä luontotyyppisiä. Silikaattikalliot ovat Natura 2000-luontotyyppi. Kallioselänne muodostaa lähellä sijaitsevien Skogbackan korpjuotin ja kallioiden kanssa edustavan metsäluontokokonaisuuden.

Suojelupäätös

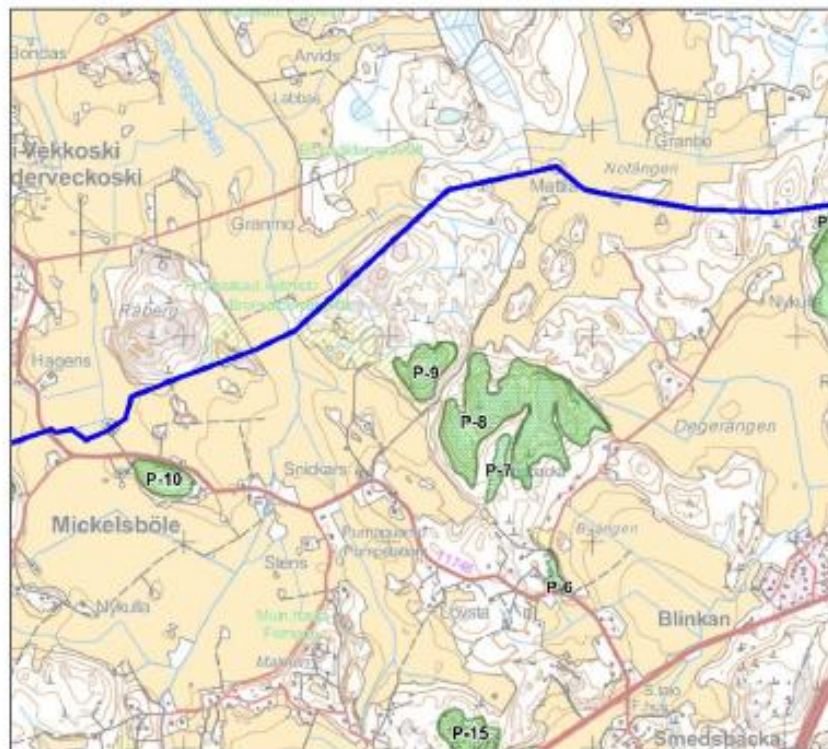
Ei suojelupäätöstä.

Maankäyttösuositus

MY.

Lähteet ja lisätiedot

Routasuo, P., Lammi, E. & Vauhkonen, M. 2022: Porvoon Kilpilahden-Mickelsbölen yleiskaavan linnustoselvitykset 2018. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy. 41 s.



kohteen sijainti kartalla.

Lähettiläs: [REDACTED]  
Lähetetty: maanantai 11. marraskuuta 2024 16.34  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: UUDELY/17031/2023

Luokat: [REDACTED]

Hej!

Jag vill framföra följande åsikt om MKB-programmet för Östbanan:

### **Nuvarande järnvägen från Kervo till Sköldvik, den så kallade oljebanan**

Under informationsmötet i Nickby den 23.10.2024 kom det tydligt fram att den nuvarande oljebanan kan sammankopplas med något av de föreslagna alternativen för Östbanan. Detta medför att den nuvarande oljebanans placering i terrängen delvis förändras. Min åsikt är att ändringarna i oljebanans placering bör framkomma på kartorna för de olika alternativen till Östbanan. Vidare bör ändringsalternativen för oljebanan ingå i MKB-programmet för Östbanan.

Med vänlig hälsning

[REDACTED]

Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: maanantai 11. marraskuuta 2024 22.22  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Mielipide UUELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Hei,

Annan tässä mielipiteen sekä muutaman kommentin liittyen Itäradan ympäristövaikutusten arviointiin:

Ensinnäkin Linnanpellon alueella pohjoisimman linjauksen alle jää useita hirsirakennuksia, joita voidaan pitää alueella jo 1600 ja 1700 luvuilla rakennettujen asumusten kulttuuriperinnön modernina jatkeena. Modernin ajan, mutta perinteisin menetelmin, rakennettujen hirsitalojen purkaminen rakennettavan junaradan tieltä olisi peruuttamatonta jo ajatellen asuinrakennusten sisäilmaongelmattomuuden sekä rakenteen hyvyys huomioon ottaen hiiltä sitovina rakennuksina. Tätä jatkettua kulttuuriperintöä ei saa tuhota Itäradan takia Linnanpellossa.

Toiseksi nostan esiin usean kiinteistön alueella havaittujen ja vaikuttavien lähteikköjen ja tihkupintojen vaaraantumisen esitettyjen Itärata-linjausten vuoksi. Näitä alueita ja vaikutuksia voi havaita seuraavilla kiinteistöillä:



Suomen vesilain mukaan lähteet, lähteiköt tai tihkupinnat ovat suojeltuja ja edellä esitetty alue Sipoon alueella on tunnettu lähteiden osalta ja lisäksi nämä ovat erityisen tärkeitä alueita ajatellen puhdasta pohjavettä. On erityisesti huomioitava ne listatut alueet, joihin lähteiden, lähteikköjen ja tihkupintojen veden nousu vaikuttaa lajiston monimuotoisuutta lisäävänä ja näin ollen veden loppuminen tai virtauksien merkittävä muuttuminen vaikuttaisi erityisen tuhoisesti mainittuun monimuotoisuuteen.

Tämä alue on jo tutkittu lähteiden osalta, kun aluetta on osittain haettu NCCn toimesta kivenotto- ja murskausalueeksi. Tämän murskamon YVA selvityksessä lähteiden vaarantamiselle ei annettu lupaa. Tiedetään myös, että tiukka linja vesilain nojalla pitää ja tulee pysymään myös Itäradan tapauksessa.

Ystävällisin terveisin  
[redacted signature]



Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: tiistai 12. marraskuuta 2024 9.41  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: UUDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Hyvää päivää

Lyhyt kommentti vireillä olevan Itärataaan liittyen:

Luettuani kaiken mitä löysin uskon että Itäradan tuomat taloudelliset ja ihmisenäkökulmasta tulevat nopeus ja mukavuusedut eivät millään tavalla voi olla tärkeämpiä kuin kaiken mahdollisen luonnon säilyttämisen meidän maassa. Eli vahvasti uskon että 0+ on se ainut järkevä ratkaisu tässä projektissa. Jos me nyt mietimme tätä meidän maailman tilaa. Se että ihmiset pääsevät nopeammin Repoveden kansallispuistoon ei ole mikään itseisarvo vaan päinvastoin jos aiot kansallispuiston luontoon mennä varaa siihen aikaa.

Toivon että kylät, metsät ja pellot saavat rauhan ja tämä hanke ei toteudu.

Ystävällisin terveisin  
[redacted]



Lähetäjä  
Eknäs-Sikilän maaseutuseura ry

Vastaanottaja  
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi  
Asia: Itäratahanke  
Viite: UDELY/17031/2023

**Kannanotto Itärata hankkeeseen ympäristövaikutusten näkökulmasta, koskien aluetta Porvoo, kohde Ilola-Venjärvi-Sikilä.**

Porvoon alueella ratalinjaukset halkovat pohjavesialueita useissa kohdissa ja mm Ilolassa on suuri pohjavesialue. Hankesuunnitelman mukaan pohjavedet pystytään suojaamaan, mutta kukaan ei voi tätä täysin luvata. Pohjavesialueen suojeleminen on todella tärkeää. Puhdasta juomavettä ei saa missään tilanteessa vaarantaa.

Porvoossa ratalinjaukset pilaisivat laajalti kulttuurimaisemaa ja luontoa. Esimerkiksi Venjärvi-Koria välille suunniteltu Myrskylä-linjaus tuhoaisi Itä-Uudenmaan ainoan erämaamaisemana säilyneen Myllyjärven ympäristön ja luonnonrauhan. Sieltä löytyy korpimetsää ja asumatonta aluetta, [REDACTED] Alueella on mm. metsälehmäksiä ja siellä sienestetään ja marjastetaan. Mustajärven sekä Venjärven Sikilän puoleisella alueella on isoja metsäalueita, joissa asuu suurpetoja (esim. karhu) sekä suurriistaa. Se on eläimille korvaamatonta elinaluetta.

Toteamme, että kaikista ratavaihtoehdoista ympäristövaikutukset olisivat vähäisemmät, jos ratalinja Venjärven ja Ilolan kohdalla kulkisi vanhaa, Heli radalle suunniteltua pohjaa pitkin eli 170 tien vieressä. Silloin ympäristön kuormitus olisi pienempi ja rakennusaikana välttyttäisiin mittavalta lisärakentamiselta esim. työmaateiden osalta. Tätä puoltaa lisäksi se, että hankkeeseen on lisätty selvitettäväksi Itäradan lähiliikenteen vaihtoehdot Koskenkylään asti.

Radan infotilaisuudessa kävi ilmi, että hankkeen ilmastovaikutusten kompensoitumisaika olisi lähes 300 vuotta. Koska ilmaston keskilämpötilan nousu on jo ylittänyt turvarajana pidetyn 1,5 asteen nousun, on Itärata-hanke tässä suhteessa aivan kestämaton. Hankkeen suunnitteluun varatut rahat tulisi sijoittaa hankkeisiin, jotka tuovat välitöntä ilmastohyötyä. Rahat voisi kohdentaa metsien suojeluun ja luontokadon ehkäisyyn. Samalla lisättäisiin hiilen sidontaa.

Arvelujen mukaan juna käyttää Porvoo-Helsinki-välillä n.1500 henkilöä päivässä. Noin vähäinen määrä ihmisiä pystytään kuljettamaan muutamalla bussivuorolla. Linja-autojen käyttövoima voisi olla esim. biokaasu ja autot voivat kulkea jo olemassaolevilla teillä. On täysin perusteetonta väittää, että Itärata parantaisi liikkumisen ekologista kestävyttä.

Helsingissä työssäkäyvät eivät juurikaan hyödy radasta. Jos Porvoon asema tulee Kuninkaanporttiin, kaikki ajaisivat omalla autollaan päästäkseen sinne. Itärata on suunniteltu kiertämään Keravan kautta ja työpaikoilleen päästäkseen ihmisten olisi

käytettävä lähijunaa ja metroa. Lopullinen matka-aika tulisi olemaan jopa pidempi kuin autolla liikkumalla, eli todennäköisesti ihmiset valitsisivat kuitenkin oman auton tai bussikyydin. Tästäkään näkökulmasta ratahanke ei ole tarkoituksenmukainen.

Kyseenalaistamme arvioidun matka-ajan lyhenemisen (13 min.) Kouvolaan, koska junat ovat usein myöhässä vaihtelevien olosuhteiden vuoksi ja jo nuo myöhästymiset söisivät muutamat minuutit. Tämä ei voi mitenkään olla peruste näin valtavan kalliille ja luontoa tuhoavalle suunnitelmalle. 300 km/h kulkeva juna on äärettömän vaarallinen ja rata tulisi aiheuttamaan paljon eläinonnettomuuksia.

Loppuun voidaan vielä todeta, että vallitsevassa taloustilanteessa ratahankkeen suunnittelu ei ole järkevää, vaan se ainoastaan tuhlaa verorahoja, joita, Porvoonkin osuus huomioden, voidaan käyttää paljon hyödyllisemmin vastaamaan kuntalaisten todellisia palvelutarpeita. 300 km/h kylien läpi kiitävä juna ei mitenkään helpota liikkumista kylillä, joissa ei nytkään ole julkista liikennettä, koulupäivien bussia lukuun ottamatta. Pelkona on, että toimivat, aktiivit kyläyhteisöt, jotka vielä muutama vuosi sitten **olivat** Porvoon strategiassa kehitettävien kylien listalla, sammutetaan lopullisesti.

Porvoossa 12. marraskuuta 2024

Eknäs-Sikilän maaseutuseura ry





## Itäradan vaikutus Porlammin metsästysseura ry:n metsästysalueella riistan liikkuvuuteen

### Kuka olemme?

Olemme metsästysseura Lapinjärveltä Porlammin kylästä Itäradan pohjoiselta reitiltä. Porlammin metsästysseura ry on perustettu 1952 ja jäseniä meillä on 75kpl. Metsästys alueellamme kohdistuu kaikkiin riistalajeihin ympärivuoden, mukaan lukien myös haitalliset vieraslajit. Aktiivisia metsästäjiä seurassamme on noin puolet jäsen määrästä. Seurallamme on metsästysmaita vuokralla noin 4500ha, joista 1000ha tulisi jäämään mahdollisen itäradan etelä puolelle, joka kohtuuttomasti tulee vaikeuttamaan luvanvaraisten eläinten ja villisian metsästystä.

### Riista

Porlammin metsästysseuran alueella on lajirikas ja runsas riistakanta, joiden jälkihavaintoja todennetaan näkö- ja riistakamera havainnoilla.

Porlammin metsästysseuran alueella on useita riistanruokinta paikkoja, joita seuran jäsenet aktiivisesti ylläpitävät ympärivuoden. Näillä ruokintapaikoilla on riistakameroita, joilla pystymme seuraamaan riistan kulkemista alueella yksilö tasolla. Jäsenet ovat tehneet erinomaista työtä huolehtimalla ruokintapaikkojen ylläpidosta, esimerkiksi suolakiviä on tarjolla läpivuoden. Metsästäjät, jotka omistavat metsää, huomioivat riistan tarpeet metsänhoidossa muodostamalla soveliaita elinympäristöjä, tätä kutsutaan riistametsäksi. Koko alueelle kohdistuva aktiivinen vieraslajipyynti vaikuttaa suoraan luonnonmonimuotoisuuteen, erityisesti riistalintuihin, joiden määrä on moninkertaistunut alueellamme. Vuosien 2022-2024 aikana supikoiria on poistettu alueelta noin 250kappaletta.

Ruokintapaikkoja, joissa riistakamera:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.

Havaittuja riistalajeja kameroissa: hirvi, valkohäntäpeura, metsäkauris, ilves, villisika, karhu, eri lintu lajeja, pienpedot, jäniksiä, kettu.

**Petoyhdyshenkilön havaintoja****Villisika**

Mahdollinen itärata halkaisee villisikojen keskeisen esiintymisalueen Uudellamaalla, Pukarolta Orimattilaan. Tämä käytännössä katkaisee nykyisen laumadynamiikan aiheuttaen kannan tuplaantumisen, näin muodostaen vaaraa alueen sikatiloille luoden pohjaa Afrikkalaisen sikaruton esiintymiselle.

**Metsästysalue / Riistan liikkuvuus ja oleilu**

Seuran vuokratuista metsästysalueista noin 2000ha on peltoalueita, loput on metsämaita ja erilaisia metsäsaarekkeita. Metsäsaarekkeet ja metsäalueet painottuvat raja-alueelle, joka tarkoittaa, että olemme riistan läpikulkualue. Aidattu rata-alue rikkoo riistan oleilualueita merkittävästi. Olemme merkinneet karttaan alueita, joissa riista oleilee, esimerkiksi hirvilehmät vasoineen, metsäkauriit ja teeret pesivät tai teeret talviaikaan koivikoissa syövät sekä peltoaukeilla pitävät soidinta. Alueellisesti [REDACTED] ovat merkittäviä soidin alueita. Radan mahdollinen meluhaitta todennäköisesti vaikuttaa kanalintujen soitimeen ja pesintään alueella, koska pelkästään halkeilevasta jäästä johtuva ääni häiritsee erityisesti soidinta Järvi-Suomen alueella.

Radan ylittäessä jokialueen (Koskenkylän joki) rikkoo se erityisesti saukon (lutra lutra) elinpiiriä, jota on havaittu joen osuudella välillä Kreivilä – Pyhäjärvi. Alueella esiintyy ojia, joissa on ympäri vuoden virtaavaa vettä ja näissä on myös tavattu saukkoa. Saukko on rauhoitettu EU:n luontodirektiivin perusteella ja on EU:n tärkeänä pitämä laji, jonka suotuista suojelutaso on pyrittävä säilyttämään tai palauttamaan.

Havainnollistamme karttapiirroksella riistan pääpiirteittäin käyttämiä kulkureittejä rata-alueen läheisyydessä. Muun muassa tänä vuonna alueellemme on siirtynyt etelästä kaksi hirvi sonnia, jotka voivat aiheuttaa vahinkoa rataa suojaavalle riista-aidalle jopa kulkea siitä helposti läpi, aiheuttaen tällöin vaaraa junaliikenteelle, joten vaadimme yli- sekä alikulkusiltoja.

Mahdollinen pohjoinen linjaus ylittää Koskenkylän joen, johon vaadimme sellaista riistasiltaa, jossa riista pääsisi kulkemaan sillan maatukien – riivän leveä vapaa-alue – jokiuoman – riittävän leveä vaa-alue - maatukien molemmin puolin vapaasti.

Itärata aiheuttaa myös merkittävästi maaston kulumista, tunneloiden eläinten liikkeet tietylle alueelle, jos yli- ja alikulkuja ei tehdä riittävästi. Tämä muodostaa haittaa alueen viljelijöille kanavoiden eläinten liikkumisen viljelyalueille. Riittämätön määrä riistankulkupaikkoja aiheuttaa lisäksi myös haittaa alueen yleisten teidenkäyttäjille riistan siirtyessä käyttämään ajoneuvo reittejä.

Myöskin tulee huomioida pienriistalle sopivat kulkuväylät, kuten pienriistaputket.

Liitteenä Koivalon riistakameran havaintokirjanpito Omariista palvelusta sekä kuvia alueen riistakameroista eriteltynä kohteittain ja kartat kulkureiteistä.

Koskenkylänjoesta on tutkittu ja todettu vuollejokisimpukan esiintyminen, ratatyö vaikuttaa vuollejokisimpukan elinolosuhteisiin koskenkylänjoessa.

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/134959/UUSra20-2008%20Vuollejokisimpukan%20esiintyminen%20Koskenkyl%C3%A4n%20latvakoskilla.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Yhteydenottoihin vastaa [REDACTED] tai

Porlammin metsästysseura ry

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Porlammilla 16.8.2024

Porlammin metsästysseura ry:n puolesta, Itärata työryhmä

[REDACTED]

Porlammin metsästysseura ry

[REDACTED]

[REDACTED]

Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: tiistai 12. marraskuuta 2024 22.34  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: anmärkning mot MKB Östbanan  
  
Luokat: [redacted]

Referens: ostbana MKB/[redacted] eller UUELY/17031/2023

Anmärkning mot Östbanan:

Förstör gammal kulturbygd

Behövs inga nya spår  
förbättra den befintliga tågbanan Kervo-Nickby-Borgå

[redacted]  
[redacted]

Lähetetty: keskiyikko 13. marraskuuta 2024 12.37  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Mielipide UUELY/17031/2023

Luokat:

Hei,

Jätän omalta osaltani mielipiteen Itärahankkeen linjauksesta ja sen vaikutuksesta ympäristöön.

Linnanpellon kylä Sipoossa.

Ihmisiä on jäänyt, hakeutunut ja päässyt Linnanpellonkylään hyvin erilaisista tilanteista ja taustoista. Uskoisin, että meitä kaikkia Linnanpeltolaisia yhdistää kuitenkin yksi selkeä asia. Me ollaan muutettu, jääty tai hakeuduttu Linnanpeltoon sen vuoksi, että kylä on Uudellamaalla poikkeuksellinen maalaismiljö, Linnanpellon kylä sijaitsee kohtuullisten, mutta riittävien etäisyyksien päässä "keskustoista" ja taajama-asumisen muodoista. Linnanpellossa on nykyisellään mahdollista vaalia elämäntapaa, asumismuotoja, elinkeinoa ja harrastuksia maalaistyyliin ja luonnon helmasta nauttien.

Itse olen sijoittanut merkittävän pääoman ja rahoituskyvyn siihen, että nuori perheemme voi asua ja kasvaa Linnanpellossa hieman sivummalla keskustoista, ja päätöstäni tänne rakentamisesta tehdessäni juurikin maaseudun henki asumistyylinä, metsästysmahdollisuudet ja luonnon läheisyys oli äärimmäisen tärkeitä kriteereitä. Kaltaisiani muualta Linnanpellon valinneita on kylällemme useita. Meidän lisäksi kylällä asuu maanviljelijäasukuja, jotka ovat vaikuttaneet näillä mailla sukupolvien ajan. Heillä on kaiken varallisuuden lisäksi koko elämä ja useiden sukupolvien aikana kertynyt henkinen perintö kiinni näissä maaseutuhtehtaareissa.

Linnanpellossa on elinkeinon harjoittajia, jotka ovat erityisesti valinneet Linnanpellon paikakseen johtuen siitä, että täällä voi harjoittaa toimintaansa maaseudun arvojen mukaisesti rauhassa kaupunkimaisesta hälystä. Linnanpellossa kyläyhteisö metsästää, täällä asuvat nauttivat metsistä ja luonnon antimista. Nämä ovat kylällä asuville ihmisille semmoisia arvoja joita ei taajamissa elävät välttämättä voi täysinymmärtää, joten toivon oikeasti, että junaradan vaikutuksia pohditaan oikeasti ja syvällisesti myöskin sen aiheuttaman tunnelma-, äänimaailma- ja luontoalue muutoksien näkökulmasta.

Omalta osaltani toivoin, että meidän Linnanpeltolaisten henkisiä ja taloudellisia arvoja ja varallisuutta kunnioitetaan niin, että asuminen näin poikkeuksellisessa yhteisössä on mahdollista myös tulevaisuudessa, ilman että junarata pilkkoo elinkeinoharjoittajan pellot ja maat, tai junarata junineen jyrää tänne kaikkensa laittaneiden perheiden omaisuuden, jättäen alleen juuri sen minkä takia tänne on tultu ja jääty.

Pyydän myöskin huomioimaan, että meidän kylällä ihmiset eivät tarvitse tuota junaa tai rataa yhtään mihinkään. Joten meidän kylän asukkaiden omaisuuden taloudellista arvoa tulee kunnioittaa. Mikäli hanke toteutuu, hankkeen taloudelliset vaikutukset tulee ottaa huomioon ja kompensoida maanomistajien ja kyläläisille siitä näkökulmasta, että junarata ja sillä kulkevat junat muuttavat täällä asuvan väestön elinympäristöä heikentävästi ja pysyvästi. Huomioiden, että rata vaikuttaa myös radan vaikutuspiirissä maita omastavien tahojen elinympäristöön negatiivisesti ja maan arvon kautta varallisuuteen. Hankkeen kustannusvaikutuksia ei saa missään tapauksessa jättää radan alle tai sen vaikutuspiirissä olevien ihmisten maksettavaksi.

Ystävällisesti



|                |                                    |
|----------------|------------------------------------|
| Lähetettävä:   |                                    |
| Lähetetty:     | torstai 14. marraskuuta 2024 18.04 |
| Vastaanottaja: | ELY Kirjaamo Uusimaa               |
| Aihe:          | UUDELY/17031/2023                  |
| Luokat:        |                                    |

Itäradan ympäristövaikutusten arviointi palaute:

tiellä Sipoossa ollaan hyvin tuohuneita suunnitelmasta vetää yksi ratavaihtoehtoista suoraan meidän talojen päältä, sijoittaen myös useamman talon aivan radan viereen. Ymmärrykseeni ei mene että peltoa on kummallakin puolella tätä meidän useamman talon muodostelmaa, mutta silti päätetään talloa ihmisten rakentamat talot haaveiveen ja tulevaisuudensuunnitelmiin pohjamutiin vetämällä suoraan talojen keskeltä tämä rata mahdollisuus. Koko radan pituudelta tulee suunnitelmasta tunne siitä että ihmisten elämästä tai tunteista ei välitetä. Täällä asuu erisuuruisia perheitä joilla on asuntolainoja sekä paljon muitakin elämään kuuluvia huolia ja nyt sitten vielä tämä Itärata painajainen!

tämän prosessin vaiheisiin tulisi kuulua myös selvitys rata vaihtoehtojen alle tai välittömässä läheisyydessä asuvien ihmisten hyvinvoinnin heikkeneminen. Kuten tiedämme mielenterveydelliset haasteet ovat nousseet maassamme kansansairaudeksi. Suurin osa ratavaihtoehtoista kulkee asutusten yllä jossa asuu työssäkäyviä ihmisiä. Miten uskotte näiden ihmisten ratavaihtoehtoon vaikuttavan meidän mielenterveyteen ja tämän myötä esim työssä jaksamiseen ja oman terveyden hoitamiseen kun mieli on maassa ja pää täynnä painajaismaisia mielikuvia tulevasta? Tässä maassa ei olisi varaa altistaa yhtään enempiä ihmisiä turhille mielenterveydellisille haasteille, eikä sitä myötä heikentää jo haastavaa tilannetta työelämässä! Jo suunnitteluvaihe ja sen aiheuttama epäetietoisuus repii perheitä hajalle, ja vaikuttaa varmasti monin tavoin ihmisten terveyteen, jopa perheen lisäykseen. Kuka vastaa näistä? Eikä nyt voi vain sanoa että " minä olen vain töissä täällä". Suurin osa meistä on töissä jossakin, ja me KAIKKI joudumme ottamaan vastuun toistamme, joten eiköhän se vastuu teillekin kuulu. Jos ei vastuuta pysty ottamaan, ja vastaamaan meidän yksinkertaisimpiin kysymyksiin, tulisi varmasti miettiä onko työ juuri sinulle oikea? Kysymyksiä ovat myös: Miksi? Miksi junarata johon on olemassa monta muuta vaihtoehtoa? On jo olemassa junaratoja itään jopa Pietariin asti. Junia menee Itä- Suomeen jo, vaikka ei Porvoon kautta. Onko Porvoon pinnymä siitä että heidän on saatava jopa kaiken tämän arvoista? Eiköhän Porvoolle riittää lähijuna Hki tai Kerava-Porvoon vanhaa raidetta kunnostamalla (eikä nyt mutkoiota siitä että vanha rata on käyttökiellossa, jos voidaan vetää uusi rata talojen ja kallioiden läpi, voidaan varmasti kunnostaa vanha rata suht helposti!) Säästyisi sekä rahaa että aikaa. Ja jos joku ei ole ottanut jo aikaisemmista junaradoista oppia niin sanotaan se vielä että ihmisethän eivät tule matkustamaan pääkaupunkiseudulta Itä- Suomeen, vaan Itä-Suomi tulee autioitumaan vielä lisää koska ihmiset tulevat mieluummin pääkaupunkiseudulle. Sähkökäyttöisiä autoja ja linja-autoja kulkee jo pidempiäkin matkoja ja järkevämpää luonnon kannalta olisi kehittää tätä. Ja sitten vielä talous, kuka maksaa? Kenellä tulee olla tähän kannattamattomaan rataan varaa? Ei mene ymmärykseeni sekään että kaupungit ja valtio syyttävät tässä taloudellisessa tilanteessa tämän radan suunnittelun miljoonia euroja joiden tulisi kohdentua yhteiskunnallisesti tärkeämpiin asioihin, kuten terveydenhuoltoon, lasten ja nuorten koulutukseen ja hyvinvointiin sekä esim teiden hoitoon ja ylläpitoon.

Yllä olevasta vielä tärkein, jos ei itse pysty vastaamaan ylläoleviin kysymyksiin, kuuluu työntekijän ohjata kysyjä oikealle taholle, eikä vain pudistella päätään.

Meillä tiellä on monipuolinen ja vaihteleva luonto, on lähteitä, soita ja monipuolinen eläinkanta. Lepakoita, pöllöjä, korppeja, haukkoja, ilveksiä, kettuja, hirviä, peuroja ja vaikka mitä muita eläjä ja asuu täällä ympäristössä. Näistä on varmasti löydettävissä lajeja, niin eläimistä kuin kasvillisuudesta, joilla voidaan vaikuttaa itä-radan suunnitteluun, ja jos ei muuta niin viivästyttää hanketta. Mutta nämä kaikki edellä mainitut asiat ovat "pikkujuttuja" verrattuna siihen miten hanke suunnittelu vaikuttaa ihmisiin. Joku liito-orava tai lepakko voi vaikuttaa lopulliseen rata vaihtoehtoon, jotta saavat leillä rauhaa. Ihmisellä ei ole tässä asiassa arvoa. tiellä on asunut vanhempia sukupolvia jotka ovat viljelleet maata ja muokanneet elinympäristöämme, historia on lähellä ja käsin kosketeltavissa esim. pihapiirissä olevassa vanhassa mökissä. On legenda jo miten sairauksia paranneltiin uimalla pohjoiseen virtaavassa purossa ja miten peltuja kynnettiin ja eläimiä hoidettiin. Ja nämä ihmiset ovat panostaneet koko oman elämänsä rakentaakseen oman ympäristönsä niin että meille muillekin vielä jäisi jotain siitä jäljelle. Meidänkin lapset ovat syntyneet ja kasvaneet koko ikänsä meidän omin kätösin rakkaudella rakennetussa kodissa. Ja nyt nämä ratasuunnitelmat menevät tämän kaiken yli.....

Samalla, vaikka hanke ei ikinä toteutuisi, kiinteistön myyminen hankaloituu huomattavasti, ja vaikka joku saisi kiinteistönsä myytyä, niin hinta on todennäköisesti merkittävästi pienempi, kuin olisi ilman tätä taloudellisesti kannattamatonta ja luontoa tuhoavaa ratasuunnittelua.

Eli kuka ottaa vastuun ihmisten taloudellisesta ahdingosta ja heikentyneestä mielenterveydestä hankkeen suunnitteluvaiheessa? Toivon sydämeni pohjasta että tämän radan suunnittelu loppuisi heti.



Lähetttäjä: [redacted]  
Lähetetty: torstai 14. marraskuuta 2024 19.31  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: UUDELY/17031/2022, lausunto

Luokat: [redacted]

Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta varsinkin Lapinjärven eteläistä vaihtoehtoa koskien  
Asun ja viljelen maata suunnitellun Lapinjärven eteläisen vaihtoehdon lähes välittömässä läheisyydessä [redacted] ja siten tunnen aika hyvin alueen luonto- ja maisemaarvoja. Voin todeta että suunniteltu linjaus Heikinkylän peltolakeuden yli (peruskartalla Stobban) rikkoisi pahasti rauhallisen maisemakuvan. Peltoaukea on lisäksi tärkeä muuttolintujen levähdysalue, jota rata suuresti häiritsisi.

Taasianjoen länsirannalla on kapea, mutta reilun kilometrin pituinen lehtokasvillisuuden kaistale, missä kasvaa haapaa, tuomea ja lisäksi metsälehmusta sekä pensaina mm koiranheisi ja lehtokuusama. Aluskasvillisuutena siellä kukkii keväisin runsaana muualla harvinainen keltavuokko ja kiurunkannus. Suunniteltu ratavaihtoehto kulkisi suoraan tämän alueen läpi. Joen itäpuolella n. Algårdin kohdalla kasvaa komea, rauhoitettu, hyvin vanha kynäjalava.

Ylävirtaan niin ikään joen itärannalla (kartalle merkityn luonnonsuojelun alueen paikoilla) on yleinen ranta istumapaikkoihin, keinuineen sekä veneenlaskupaikka. Läheinen suurnopeusrata pilaisi tämänkin paikan käyttöarvon.

Mitä tulee paikallisliikenteen hankaloitumiseen voin todeta seuraavaa:  
Rata halkaisisi kylän kahtia ja täten suuresti hankaloittaisi radan itäpuoleisten asukkaiden, viljelijöiden ja metsänomistajien liikkumista. Esimerkiksi [redacted] tielle tulee ylimääräinen mutka ja ajomatka pitenee arviolta reilu puoli kilometriä. Varsinkin viljelyliikenne [redacted] tien kautta radan kaakkoispuolisille peltoalueille (mm [redacted] kartalla) hankaloituisi huomattavasti. Tätä reittiä käyttäviä maatiloja on laskujeni mukaan [redacted] kpl ja lisäksi [redacted] Tilallani on myöskin peltoja muutama kilometri Kouvolan suuntaan [redacted] tilan kohdalla, joita rata niin ikään halkaisisi. Pelloille pitäisi siis tulla kahdesta eri suunnasta, mikä tekisi niiden viljelyn lähes mahdottomaksi.

Hankkeen sivuilta löytyvällä kartalla rata on hyvin ylimalkaisesti piirretty, joten muiden lähialueiden suunnitelluista kulkuyhteyksistä on vaikea saada mitään selkoa. Jotta radan vaikutuksista ympäristöön ja kulkemiseen saisi selkeän kuvan olisi yksityiskohtainen kartta ajoissa tullut laittaa hankkeen nettisivuille.

Nettisivuja voidaan myöskin kritisoida kauniista maisemakuvista, joiden tarkoitus ilmeisesti on antaa ymmärtää että rata ei tuhoaisi luonto- eikä maisemaarvoja. Todenmukaisempia olisivat kuvat ratatyömaista sekä kuvaparit ennen ja jälkeen rakentamisen vastaavilta jo valmistuneilta ratakohteilta.

Suuret tie- ja ratatyömaat vaativat valtavia määriä kalliomursketta. Kallioitamme jo muuten hyvin tasaisessa maassamme on huolestuttavasti alkanut kadota murskaamoiden kitaan. Uusien kallioiden muodostumiseen kuluneet miljardeja vuosia, mikä voidaan verrata esimerkiksi kyseessä olevan radan tuottamaan viidentoista minuutin ajan säästöön.

Terveisin [redacted]

Lähetttäjä: [redacted]  
Lähetetty: torstai 14. marraskuuta 2024 19.47  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: YVA: Itärata kommentit  
  
Luokat: [redacted]

Jatkuva suurjännitteinen sähkövirta ihmisten talojen alla on terveysriski ja voi johtaa tutkimusten mukaan terveysongelmiin. Jopa maaperä ja kallioperä katkaisee huonosti matalataajuisista sähkösäteilyä. Vain etäisyys vähentää tehokkaasti matalataajuisen sähkösäteilyn määrää. Mitä lähempänä maanpintaa tunnelin suilla on asutusta, sitä enemmän ne talot saavat matalataajuisista sähkösäteilyä. Tämä voi johtaa ko. talojen asukkaiden terveyden heikentymiseen ja jopa terveyden menetykseen.

Itä-Suomeen pääsee vallan mainiosti olemassa olevaa rataa Lahteen ja sitä kautta. Olemassa olevaa rataverkoston tulee kehittää.

terv. [redacted]

Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: torstai 14. marraskuuta 2024 19:59  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata linjaus veAK

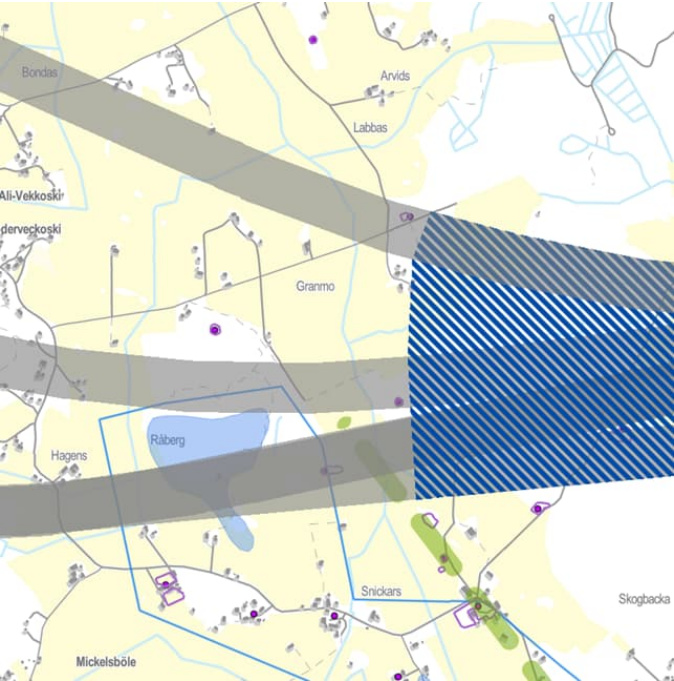
Luokat: [redacted]

Hei

Kannatan veAK vaihtoehtoa.



Kuva: veAK on ainoa vaihtoehto joka ei katkaise kulttuurihistoriallisesti merkittävää vanhaa Kuninkaantietä ja sen maisemaa.



Kuva: Kolme eteläisintä vaihtoehtoa ovat lähellä Råbergså kosteikko ja pohjavesialuetta. Tunnelin suuaukko pohjavesialueella tai sen lähellä on todellinen riski pohjavesien puhtaudelle, jatkuvuudelle ja toimivuudelle. Pohjoisin vaihtoehto veAK ei laskeudu tunneliin pohjavesialueella. Linja veAK on turvallisin vaihtoehto. Siinä vaihtoehdossa luonto sekä ihmisasutus vahingoittuu vähiten. Ja riskit luonnon kannalta ovat pienimmät. Linja veAK antaa Anttilan sähkölaitokselle mahdollisuuden kasvaa sekä läheiselle datakeskukselle mahdollisuuden laajentua. Juna pääsee myös kulkemaan täyttä nopeutta pidempään kun matkalla ei ole taajamia tai ylimääräisiä asemia.

ystävällisin terveisin

[redacted]

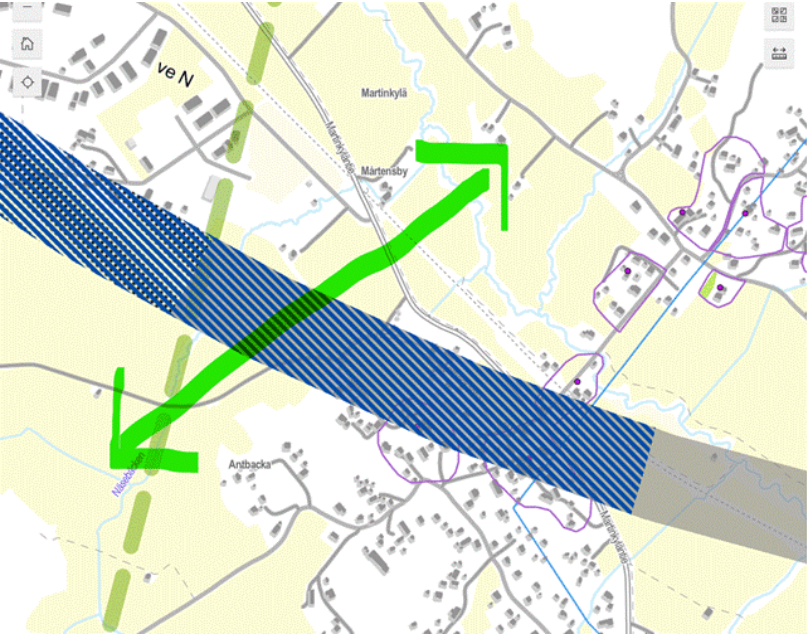
Lähetittäjä: [redacted]  
Lähetetty: torstai 14. marraskuuta 2024 20.10  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata ve N  
  
Luokat: [redacted]

Hei  
  
Itärata ve N linjaus kommentteja

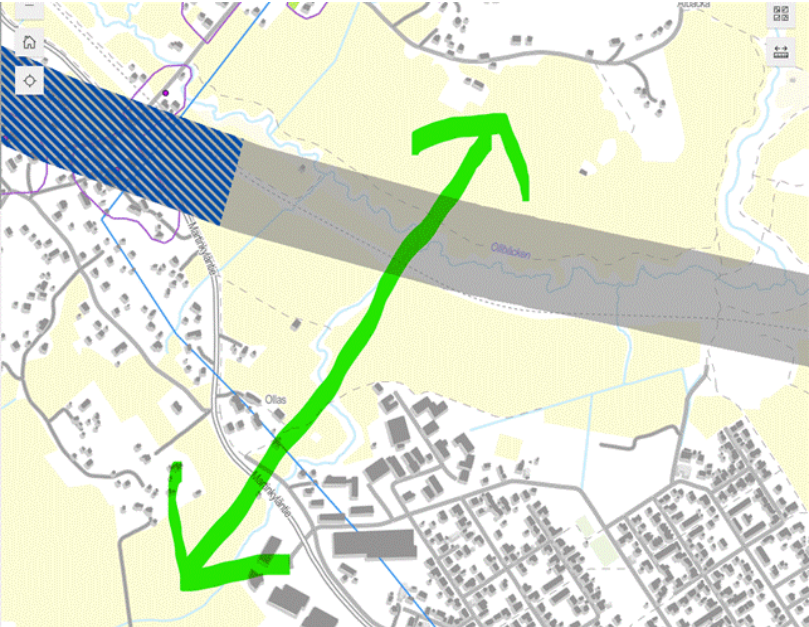
Martinkylässä, tunnelin noustessa lähemmäs maan pintaa, tunnelin rakentamisen tärinä vaurioittaa yläpuolella / viistosti yläpuolella olevia suojeltuja rakennuksia. Alueen useat rakennukset ovat vanhoja, 1900-luvun alun rakennuksia. Osa Museoviraston suojeltavia kohteita / arkeologisia kohteita. Rakennusten kellarit on rakennettu säästöbetonilla ilman raudoituksia. Useat on rakennettu suoraan savipatjan päälle. Toiset kalliion päälle. Tunnelin rakentamisen tärinä halkaisee perinteiset vanhaan tapaan rakennetut sokkelit. Ja junaliikenne tärisyttää vanhaan tapaan perustettuja rakennuksia n. 1km etäisyydeltä tunnelin suuaukolta, koska tunneli on niin maanpinnassa. Jo nyt vanha ja hidas öljyjuna tärisyttää alueen taloja, jotka ovat 100m päässä radasta. Lähempänä vanhaa rataa maaperän tärinä toki on paljon suurempaa.



Kuva: Vihreä tapla on rengaskaivo. Jos tunneli rakennetaan kaivon ali, on riskinä, että kaivon veden pinta laskee tai sieltä loppuu vesi. Riskinä on myös, että kaivon vesi pilaantuu tunnelin porauksessa. Kaivosta lähtee syöttöputket (liilat viivat) kahteen taloon. Junatunneli on kaivon kohdalla jo aika lähellä maanpintaa. Maasto tuossa kohtaa on kovasti savista aika syvälle.



Kuva: Merkittävä viherväylä Sipoonkorven alueilta pohjoisille metsäalueille. Eläimiä liikkuu paljon. Tunneli ei saa nousta vielä väylällä maanpinnalle. Alueen läpi liikkuu villisikoja, hirviä, peuroja, mäyrä, lumikoita jne.



Kuva: Merkittävä viherväylä Sipoonkorven alueilta pohjoisille metsäalueille. Eläimiä liikkuu paljon. Juna maanpinnalla katkaisee tämän viherväylän. Ollbäcken-puron alueella on eläinten juomapaikkoja. Purolla on nähty saukkoja. Alueen läpi liikkuu villisikoja, hirviä, peuroja. Alueella on nähty mäyrä. Alue on merkittävä pohjavesialue. Tunnelin suuaukko nousee pohjavesialueelle, jossa on puro ja pintakosteikkoja, joten tunneli varmasti kuivattaa alueen. Vesi on arvokas luonnonvara ja sitä tulee vaalia. Ja puhdas vesi vielä arvokkaampi. Puronvarsi ja sen polut ovat ihmisten ja lemmikkien aktiivinen virkistysalue.

Ennen tunnelin suuta on useita maalämpökaivoja juuri junaradan linjassa. Myös lähimaastossa olevat porakaivot ja lämpökaivot voivat säröytyä ja rikkoutua tunnelia rakentaessa ja siitä aiheutuvasta tärinästä.

Tunnelin kaivu- ja rakennustöistä aiheutuva hiilijalanjälki on tähtitieteellisen suuri. Kestää satoja vuosia kuolettaa se.

Jos juna kulkisi Nikkilän läpi, sen nopeus laskisi merkittävästi, koska kyseessä tiheä taajama. Mikäli Nikkilässä olisi asema, nopeus laskisi entisestään ja matka-aika lentoasemalta Kouvolaan pitenisi.

terv. [REDACTED]

--  
[REDACTED]

Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: perjantai 15. marraskuuta 2024 6.39  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata ongelmat.  
  
Luokat: [redacted]

Hei. Olen maatalousyrittäjä myrskylän [redacted] minne tämä pohjoinen linjaus on suunnitteilla yksi vaihtoehto. Ihmettelen suuresti miten tämmöisessä isoissa korkeuseroissa olevassa maastossa on mitään järkeä rakentaa tämmöstä linjausta luontoarvot ovat aivan katastrofaaliset. Ja koko eteläisen alueet mistä meiltä pumpataan pohjavedet eteenpäin. Eli isoa pohjavesialuetta läpi menevää linjausta . Itse olen tehnyt tässä lähiaikona isoa investointia maataloudessa ja meidän metsät ja pellot kartoittanut ja panttanut isoihin lainoihin kiinni. Miten tästä eteenpäin pystyy mitenkään suunnittelea ja elää jos tämmöstä järjetöntä asiaa ruvetaan viemään meidän tiluksien läpi. Eli vastustan tämmöstä hanketta. Terv [redacted].

Hanki [Outlook for Android](#)

Lähetettä: [redacted]  
Lähetetty: perjantai 15. marraskuuta 2024 8.11  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata YVA / [redacted] UUDELY/17031/2023  
  
Luokat: [redacted]

Hei,

Mielipiteeni Itäradasta Sipoon halki: uuden junaradan vetäminen ei ole kannattavaa monessa mielessä. Nämä Itärata OY:n ihmiset saavat elantonsa pitämällä tätä projektia elossa. On väärin, että saavat näin jatkaa vuodesta toiseen, samalla me jotka asumme ja joiden identiteetti on kyseisellä alueella kärsii ja kiinteistöjen arvo ja haluttavuus laskee. Nyt pitää laittaa lopullisesti SEIS nämä tyhjänpäiväiset kalliit projektiehdotukset!

Viimeinen eläinkäytävä Sipoon korpeen on uhattuna itäradan vuoksi, jonka on tarkoitus yhdistää Vantaan lentokenttä Porvooseen ja Kouvolaan. Paikalliset asukkaat haluavat estää hankkeen ennen kuin se vahingoittaa eläinten kulkureittejä.

Lännessä eläinten kulkureitit on katkaistu Lahden suuntaan vievän valtatie neljän ja Vantaan tiheän asutuksen vuoksi. Valtatien seitsemän varrella Porvoon ja Helsingin välillä riista-aita on laajennettu, ja tie on täysin suljettu vuodesta 2022 alkaen. Pohjoisessa eläinten kulkureittejä rajoittavat Bastukärren ja Lönnbackan yritysalueet. Savijärven ja Kullon välillä etelässä tie on osittain avoin, mutta itärata katkaisisi eläinkäytävän.

En myöskään ymmärrä, miksi Porvoo pitäisi yhdistää lentokenttään. Eteläinen reitti olisi ollut parempi, sillä se voisi yhdistää kaupungin Kullon ja Söderkullan kasvaviin alueisiin. Junarata voisi sitten jatkaa liikenteen solmukohtiin Itäkeskukseen ja Helsingin päärautatieasemalle.

Sipoon kunta valmistelee Kerava-Nikkilä rataa, joka puolestaan yhdistää Nikkilän alueen Keravan kautta Helsinkiin, lentokentälle jne eli senkään puolesta ei ole mitään järkeä tehdä vielä toinen junarata Sipoon halki.

Terveisin,  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

Lähetttäjä: [REDACTED]  
Lähetetty: perjantai 15. marraskuuta 2024 12.57  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata Oy, Porvoon linjausvaihtoehdot  
Luokat: [REDACTED]

Hei,

Itäradan linjausvaihtoehtojen osalta vastustan linjausta koskien Vanhaan Porvooseen vedettävää pientä rataosuutta [REDACTED] läpi. Kyseinen osuus ei sovi Vanhan Porvoon viereen, eikä nykyistä asuinalueita [REDACTED] tule purkaa raiteen tieltä. Suoja-alueen muodostaminen kyseiselle alueelle tarkoittaisi useiden v. 2004-2005 rakennettujen omakotitalojen purkamista.

Pyydän saada tiedokseni linjausvaihtoehtojen päätösasiakirjat jatkossa tai linkin, josta päätöksentekoprosessia voi seurata, kiitos.

Terv. [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

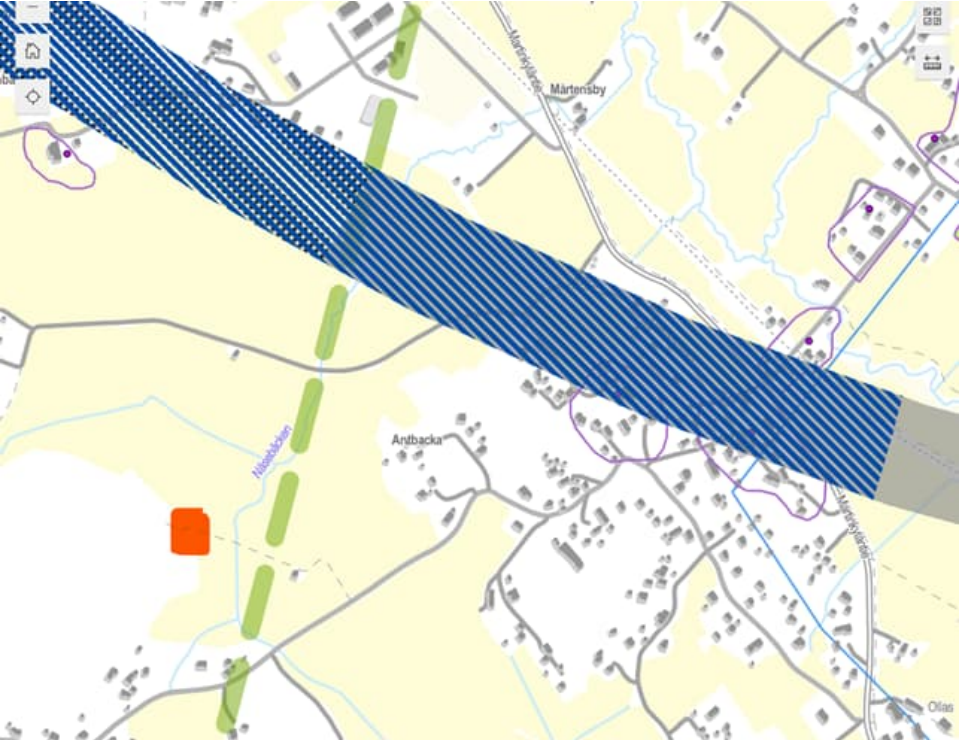


Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: perjantai 15. marraskuuta 2024 16.11  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata ve N  
  
Luokat: [redacted]

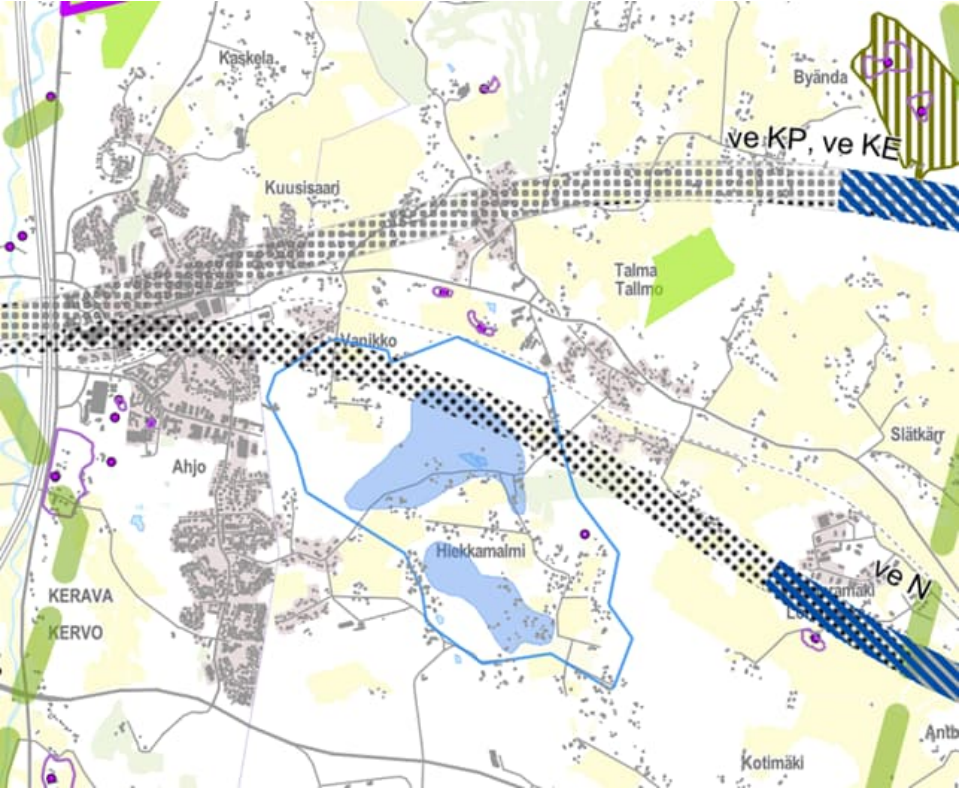
ve N: Suurnopeusjunan kulkeminen samalla radalla jossa on öljy- ja kaasujunaliikennettä, on suuri turvallisuusriski tiheään asutulle Nikkilän taajamalle. Suuronnettomuusriski kasvaa merkittävästi.

ve N: Maanpintaa lähentyvä tunnelin suuaukko muuttaa alueen kosteuskäyttäytymistä. Monet alueen talot on perustettu perinteisesti savipatjan päälle. Suuri tunneli tulee kuivattamaan savipatjaa syvältä ja taloihin tulee painaumia ja perustukset tulevat pettämään. Iso tunneli, joka lähenee maanpintaa, vaikuttaa väkisin siten, että savipatja tulee kutistumaan hyvinkin laajalla alueella ajansaatossa.

ve N: Tunnelin suuaukko on kuin äänitorvi, joka vahvistaa tunnelista tulevat äänet. Kun tunnelin suuaukko avautuu laajalle peltoaukealle veN-vaihtoehdossa, äänet tulevat kantautumaan kuin järvenpintaa pitkin kaikkialle peltojen eri puolille. Äänisaaste on siis laajaa tuolloin. Paippistentie-vaihtoehdossa tunnelin suuaukko on metsäalueella, joten ”äänitorven” melu rikkoutuu ympäröivään metsämaisemaan eikä kanna kilometrien päähän kuten avarassa maisemassa.



Kuva: Oranssi alue on luonnonlähde maan pinnalla. Tunneli, joka lähenee maanpintaa voi vaikuttaa lähteen puhtauteen ja toimivuuteen. Puro, joka virtaa lähteen lähistöltä ja tunnelin yli, voi häiriintyä alla olevasta tunnelista, joka on jo tuossa kohtaa aika lähellä maan pintaa. Lähteen ympäristössä ja peltoaukeilla on paljon eläimistöä.



Kuva: ve N Tunneli kulkee suuren ja merkittävän Hiekkamalmin / Vanikon kosteikko- ja pohjavesialueen läpi. On todellinen riski, että pohjavesi alue alkaa kuivumaan tai käyttäytymään eri tavalla kuin nyt. Pohjavesi on puhdasta ja veden pilaantuminen tunnelin kaivuun vuoksi on todellinen riski. ve KP ja ve KE eivät kulje pohjavesialueen läpi joten se on huomattavasti turvallisempi vaihtoehto rakentaa.

Lähetäjä:   
Lähetetty: perjantai 15. marraskuuta 2024 16.20  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata Keravalla

Moi

Tiheään asutulla Keravan alueella on useita maalämpökaivoja omakotitaloilla ja taloyhtiöillä. Monet maalämpökaivot kulkevat tunnelin linjassa. Ko. taloyhtiöiden täytyy porauttaa uudet lämpökaivot tunnelin rakentamisen jälkeen. Millä järjestelmällä ko. taloyhtiöt lämmittävät taloaa tällä välillä, kun tunnelia rakennetaan? Tai on mahdollista, että pitää kokonaan siirtyä johonkin muuhun lämmitysjärjestelmään, koska maalämpöä ei enää voi käyttää / porata uutta. Tämä aiheuttaa taloihin / taloyhtiöihin isoja kustannuksia järjestelmien uusimisesta. Kenties on otettava käyttöön jokin paljon kalliimpi lämmitysjärjestelmä kuin maalämpö. Tunnelin rakentamisessa on suuri riski, että lähellä oleva maalämpöjärjestelmä rikkoutuu / säröytyy. Suurin riski on, että kylmäaineet pääsevät vuotamaan pohjavesiin, jos tunnelin rakentamisen tärinä rikkoo läheisen järjestelmän. Itärata Oy on velvollinen hankkimaan kaikille kyseisille taloille uudet lämmitysjärjestelmät ennen tunnelin rakennustöitä.

Törkeää rahantuhlausta mokoma itärata! Ja sen suunnitteluun poltettavat rahat. Potkut koko Itärata Oy:lle ja rahat sote alueille!

terv.

Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: perjantai 15. marraskuuta 2024 16.28  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata ve N  
  
Luokat: [redacted]

Hei

ve N: Suurnopeusjuna ja tunnelin suuaukko ruhjoisivat kulttuurihistoriallisesti arvokkaan maalaismaiseman. Tällaiset maisemat ovat hyvin harvassa näin lähellä pääkaupunkiseutua. Alueelle tullaan läheltä ja kauempaakin nauttimaan maisemasta pyöräillen, moottoripyöräillen ja autoillen, myös ratsastaen useilta lähialueiden hevostalleilta.

KeNi-radän kustannukset ovat todella maltilliset verrattuna pitkän tunnelin rakentamiseen.  
Olemassa olevaa KeNi-rataa tulee kehittää ja saada siihen normaali ”hidas” henkilöjuna.

ve N: Suurnopeusjuna aiheuttaa turvallisuusriskin tiheään asutulle Nikkilän taajamalle.

Kouvolaan tulisi päästä mahdollisimman nopeasti lentoasemalta. Reitti, jossa on vähiten asemia, taajamia ja muuta liikennettä on paras, jotta juna voi kulkea täyttä nopeutta maksimaalisen ajan.

terv. [redacted]

Lähetttäjä: [redacted]  
Lähetetty: lauantai 16. marraskuuta 2024 18.28  
Vastaanottaja: [redacted]; ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itäradan YVA-ohjelma  
  
Luokat: [redacted]

Hei !

N-linjaus kulkisi Sipoonjokilaakson natura-alueen läpi ja rakentaminen on erittäin haasteellista syvän savikon takia. Se kulkisi usean pohjavesialueen yli sekä haittaisi merkittävästi Nikkilän asemakaavoitusta ja kehitystä.

Asun Sipoon Nikkilässä kiinteistöllä [redacted], joka sijaitsee ehdotetulla N-linjausvaihtoehdolla. [redacted]. Mielestäni linjausvaihtoehto N ei ole mitenkään hyväksyttävä. Jo pelkästään N-linjausvaihtoehdon olemassaolo aiheuttaa kestäättömän tilanteen. Jos joutuisin terveydellisistä syistä luopumaan kiinteistöstä ja hankkimaan toisenlaisen asunnon, niin kiinteistöni myyminen jo ennen linjausvaihtoehdon valintaa olisi mahdotonta ostajaehdokkaiden puuttuessa ja kiinteistön arvon romahdettua.

Jos linjausvaihtoehto N valittaisiin vuonna 2026, niin hankkeen kesto johtaisi siihen, ettei kiinteistöä voi myydä [redacted] Tilanne on kohtuuton.

Ehdottomasti paras vaihtoehto on 0+ eli ettei itärataa rakenneta ja olemassa olevia yhteyksiä parannetaan.

[redacted]

Lähetätä:   
Lähetetty: sunnuntai 17. marraskuuta 2024 12.13  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Åsikter om MKB

Luokat:

Åsikter om Östbanan Velp genom  by.  
För mej och min familj, vår släkt som bott i flera generationer i  by, är speciellt , dess skogar speciellt viktigt. Där finns en kåta som släkten har byggt och som används av hela byn. Vintertid dras genom skogarna spår och sommatid är där motionsbana, som går upp till berget.  
I skogen hittas flera utrotningshotade fågelarter, flygekkorrar och bergsyven häckar vid berget. I somras dök det upp en nykomling, havsörnsfamilj på 5 st då gässen hade sin höstflyttning och hade åkrama som sin viloplats. Djurlivet i skogarna är rikt på älg, hjort, mård, räv, vildsvin, lo, grävling samt varg.I  finns utter. Med en järnväg som delar byn, åkrar och skogen blir djurlivet lidande och ev arter försvinner.  
Skogarna är rika på bär och svamp, olika växtarter och mossor på bergen.  
I  hittas flera motionsrundor i skog och mark, där ses byborna. Barnen kan röra sej tryggt och föräldrarna behöver inte oroa sej.  
Byns kulturhistoriska värde av släkt och byggnader som bott i och arbetat i generationer inom skog och jordbruk, byns helhet försvinner då järnvägen dras genom byn. Jordbruket är en viktig del av byn, enhetliga åkerarealer försvinner och delas upp.  
Genom byn går landsvägen och småvägar, hur kommer vi fram efter bygget av järnväg och är sen alla vägar tillgängliga, utan låga omvägar?  
Hus och fritidshus har ärvts, byggts och köpts för att leva i, hur bittert är det inte för dem som blir under järnvägen? Vad är deras hus värda nu mera?  
Jag ser inte att nån vill flytta hit då byns lugn förstörs av framrusande tåg.  
Byn är en helhet som inte får förstöras.  
Järnvägen behöver inte byggas. Sätt pengarna istället på redan befintliga vägar och håll den i gott skick!!  
MVH

## MIELIPIDE

Uudenmaan ELY-keskus

MIELIPIDE KOSKIEN ITÄRADAN YVA-SELVITYSÄ JA ALUSTAVIA LINJAUSVAIHTOEHTOJA  
(UUDELY/17031/2023)

Esitän, että Venjärven ja Korian (Kouvola) välisellä osuudella pitäisi ottaa tarkasteluun myös eteläisempi, Hopjärven eteläpuolitse kiertävä vaihtoehto. Se kulkee toteuttamisen kannalta helpossa, toteuttamiskustannuksiltaan ilmeisen edullisessa maastossa. Linjaus erkanisi LE-vaihtoehdosta jossakin Koskenkylän pohjoispuolella, ylittäisi Lovisanjoen laakson suunnilleen Hardomin – Skinnarbyn vaiheilla, kaartaisi tämän jälkeen voimakkaasti kohti pohjoiskoillista ja yhtyisi jälleen LE-vaihtoehtoon Lapinjärjen taajaman itäpuolella.

Linjaus mahdollistaisi Loviisaa palvelevan lähijunaliikenteen seisakkeen toteuttamisen vajaa 10 km kaupungin keskustasta pohjoiseen ja antaisi uusia mahdollisuuksia Loviisan yhteyskuntarakenteen kehittämiseen. Myös etäisyydet Lapinjärven ja Liljendalin taajamiin olisi noin 10 km. Esimerkiksi Pohjois-Karjalassa Kiteen asema sijaitsee vastaavalla etäisyydellä keskustasta kuin nyt esittämäni Loviisan asema.

Loviisan seudulle ulottuva säännöllinen lähijunaliikenne mahdollistaisi seudun osallisuuden Helsingin seudun kasvusta aiheutuvan rasituksen jakamiseen. Helsingin kaupunki ja Uudenmaan liitto syyllistivät Itä-Uudenmaan (seutukaava-)liiton olemassaolon ajan Itä-Uuttamaata haluttomuudesta ottaa vastaan Helsingin seudun kasvua. Nyt vasta Itäradan toteuttaminen olisi tällainen yhdyskuntarakennetta muokkaava tekijä, joka voisi motivoida myös Loviisan seudun kunnat kehittämään yhdyskuntarakennettaan raideliikenteeseen perustuen. Loviisan seudun huomioiva linjaus tasapainoittaisi koko Uudenmaan aluerakennetta.

Lähettilä: [redacted]  
Lähetetty: sunnuntai 17. marraskuuta 2024 20.19  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata YVA/[redacted] UUDELY/17031/2023  
Liitteet: kartta metsätie.pdf

Luokat: [redacted]

[redacted] skogsväglag  
[redacted]  
[redacted]

Koskien Itäradan YVAssa arvioitavat vaikutukset (luonnonvarojen hyödyntäminen)

Koskenkylän info-tilaisuudessa annettiin ymmärtää, ettei linjausvaihtoehto Alt M (Myrskylä) sisällä mitään siltaa tai muuta radan ylitys/alitusmahdollisuutta, joka mahdollistaisi metsätien osakkaiden pääsyn radan taakse ([redacted] suunnasta katsoen) jääviin metsiin.  
Tämä tiekunnan metsätie näkyy liitteessä olevasta kartasta ( tiekunnan tie alkaa [redacted] itäpuolella [redacted] tien jatkeena).  
Asiasta kärsivä metsäala on noin 300 ha  
Tiekunta haluaa painottaa, että radan taakse tulisi päästä tätä varta vasten metsien käyttöä helpottamaan perustettua ja rakennettua tietä pitkin.

Tiekunnan puolesta [redacted]  
[redacted]



Lähetäjä: [REDACTED]  
Lähetetty: sunnuntai 17. marraskuuta 2024 21.00  
Vastaaottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Viitteeksi itärata-YVA/[REDACTED]  
Luokat: [REDACTED]

Vastustan Itäranta hanketta, koska kustannukset luvattomat kalliit ajan säästöön nähden.  
Sen lisäksi hanke tuottaa inhimillistä kärsimystä monelle taholle  
T. [REDACTED]

Lähetetty [Outlook for Android](#)



Lähetäjä:  
Lähetetty:  
Vastaanottaja:  
Aihe:

maanantai 18. marraskuuta 2024 11.26  
ELY Kirjaamo Uusimaa  
UUDELY/17031/2023

Luokat:

Terve,

tässä Itä-Radan YVA-ohjelmalle lausunto koskien kylän alueella sijaitsevasta alueesta.  
harjualue on kyläläisten suosittu retkeilykohde, ja sinne tullaan kauempaakin, kun vain paikka on tiedossa. Tästä on mainittu kylän kauneimpana paikkana. Tämä pitäisi mielestäni ottaa painavasti huomioon ratalinjausvaihtoehtoa päätettäessä.

Lisäksi alueesta on tehty museovirastoon ilmoitus sen historiasta johtuen. Alueella sijaitsee erityisen suurin muinaishauta, jota ei ole ollut aikaisemmin museoviraston tiedossa. Tällä hetkellä museovirasto on ottamassa sitä käsittelyyn, mutta ajattelin vielä mainita tästä etukäteen teille, jotta se varmasti huomioidaan suunnittelussa. Hauta on kooltaan 50x15 metriä, eli ainakin harrastelijan näkemyksen mukaan erityisen merkittävä. läpi menevä keskimmäinen ratalinjaus menee tämän haudan päältä.

Tässä kuva hautapaikan sijainnista, hautaröykkiö näkyy korkeusmallikartassa.



Parhain terveisin,

Lähetäjä: [REDACTED]  
Lähetetty: maanantai 18. marraskuuta 2024 15.00  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: UUDELY/17031/2023

Borde undersökas ordentligt om vi verkligen har råd att förstöra hela [REDACTED] i [REDACTED] Sibbo med sina många vattenkällor. Vi behöver gott vatten och fin natur. Åkerjorden behövs också så att jordbrukarna kan odla mat åt oss. Varför förstöra en hel by? Vi har ju redan en tågbana varför inte använda den? Helt onödigt prohejkt att bygga en ny bana.

Lähettilä: [redacted]  
Lähetetty: maanantai 18. marraskuuta 2024 15.10  
Vastanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Viite: UUDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Mielipide Itärahankkeen UUDELY/17031/2023 linjauksista Nikkilän alueella

Toteutuessaan linjausvaihtoehdot N ja SE lopettaisivat metsästyksen öljytien pohjoispuolella, Degerberget – Korsbergen - Sandkulla - Hagalund – Lugnnäs alueella kokonaan. Linjausvaihtoehdot vaikuttavat noin puoleen Nikkilän metsästysseuran (perustettu 1938) metsästysalueisiin, joista tulee metsästyksellisestikin lähes arvottomia. Metsästys ajavilla- ja pysäyttävillä koirilla ei ole enää turvallisesti mahdollista erittäin korkeiden ratanopeuksien vuoksi. Ajometsästys ei myöskään ole mahdollista koska jäljelle jäävät alueet ovat liian pieniä siihen. Ratalinjaus on sellainen että riistaa olisi mahdotonta ajaa mihinkään turvalliseen suuntaan (riista ajautuisi aina joko ratalinjalle tai öljytielle). Vuosisatainen metsästysperinne ja siihen liittyvä yhteisökuultuuri Nikkilän - Herralan alueella päättyisi siihen.

Linjausvaihtoehdot N:n alle jää huomattava määrä lunastettavia asuinrakennuksia ja radan vaikutusalueelle vielä suurempi määrä. Taloudelliset vaikutukset ovat suuret. Vaikkei kaikki kiinteistöt tulisikaan lunastettavaksi, romahtaa alueen kiinteistöjen arvo, johon korvausta ei saa mistään.

Kaikki linjausvaihtoehdot tulevat katkaisemaan Sipoon yleiskaavassa olevat kaksi ekologista käytävää jotka yhdistävät Etelä-Sipoon Pohjois-Sipooseen ja Anttilan alueisiin Porvoossa. Käytännössä Sipoo katkeaisi villieläinten liikkuvuuden suhteen kolmeen osaan: Porvoo-Helsinki moottoritien eteläpuoli, Porvoo-Helsinki moottoritien ja Itäradan välinen alue ja itäradan pohjoispuoli. Viherkäytävien katkeamisen myötä villieläinten luontainen vaeltaminen talvilaitumille mm pohjoiseen tulee mahdottomaksi. Kaikki villieläimet eivät opi käyttämään ali- tai ylikulkuja, joten niillä ongelma ei ratkea. Sipoon rhy:ssä on mm. huomattu että Helsinki-Porvoo moottoritie on vaikuttanut alikuluista huolimatta hirvien ja peurojen vaeltamiseen niin, että moottoritien eteläpuolella hirvieläinkanta on huomattavasti tiheämpi kuin pohjoispuolella. Mahdollisella junaradalla tulee olemaan samansuuntaiset vaikutukset ja tilanne villieläinten luontaisen liikkumisen kannalta pahenee entisestään. Tämä johtaa mm. useiden villieläinlajien geneettisen perimän kaventumiseen.

Lugnnäsin alueella on useita luonnonlähteitä, joiden ympärille on muodostunut arvokkaita biotooppeja, mm kalojen kutupuroja ja sammakoiden elinalueita. Linjausvaihtoehdot N:n vaikutus niihin on arvioitava ja otettava huomioon.

Asumisviihtyyys [redacted] alueella vaihtoehdoissa N ja SE laskee merkittävästi. Melusaaste kasvaisi merkittävästi. Tärinän aiheuttamia haittoja alueen jääville rakennuksille saattaa ilmentyä.

Degerbergetin alueen virkistys- ja ulkoilukäyttö tulee mahdottomaksi linjausvaihtoehdossa N. Alueella on paljon polkuja joita Nikkilän alueen asukkaat käyttävät ulkoiluun, kävelyihin ja lenkkeilyyn.

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

This e-mail and any attached files are confidential and intended only for the addressee. It may contain information that is legally privileged. If you have received this e-mail in error, any disclosure, reproduction, copying, distribution, or other dissemination or the use of this e-mail is strictly prohibited. In addition, please notify the sender in such a case immediately and delete it from your system. The sender does not give any warranty or accept liability as to the content, accuracy or completeness of sent e-mails and accepts no responsibility for changes made after they were sent or for other risks which arise as a result of e-mail transmissions, viruses, etc.

Lähetäjä: [redacted]  
Lähetetty: maanantai 18. marraskuuta 2024 15.16  
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa  
Aihe: Itärata Mielipide

Luokat: [redacted]

Mielipide Itäradasta:

Lapinjärven eteläpuolen ratavaihtoehto  
pilaa Lapinjärven järven ja myös Liljendalin Hopom järven  
rauhan ja luonnon rauhan.  
Järvet ja luonto on meille tärkeitä.

Itärata pilaa monen ihmisen kodin, maatilan,  
pellot ja metsät.  
Koko ihmisten ympäristön rauha menetetään.  
Myös monen maatilan tulevaisuus on uhattuna  
ja arvot laskevat.

Meille kaikille on tärkeää, että saamme maatiloilta  
kotimaisia tuotteita jatkossakin.

Toivon että Itärataa ei rakenneta.  
Ne rahat tarvitaan tieverkon kunnostukseen ja terveydenhuoltoon.

t. Asukas

## Åsikter om UDELY/17031/2023 Östbanan

### Konsekvenser för trafik, mobilitet och samhällsstruktur

Itärata Oy marknadsför östbanan med att hela Finland drar nytta av den och att det kommer 600.000 nya passagerare per år. Det här verkar inte realistiskt. Kouvola har redan nu synnerligen goda tågförbindelser till huvudstadsregionen. Med intercitytåget via Lahtis kommer man till huvudstaden på 1 h 21 min och tåget går ca en gång i timmen. Dessutom är prognoserna för befolkningsutvecklingen i östra Finland negativa.

Det är motstridigt att Itärata Oy samtidigt nämner såväl snabbjärnväg, närtågstrafik som godstrafik. Itärata Oy bör precisera vilket alternativ som är aktuellt. Ifall närtågstrafik även beaktas faller ju grunden för hela snabbjärnvägen. **Tidsinbesparingen** blir obetydlig jämfört med nuvarande förbindelser ifall även närtågstrafik kopplas till östbanan. Itärata Oy bör även utreda hur ett tåg som är tänkt att gå 300 km/h klarar av nordiska vinterförhållanden. Finns det erfarenheter från länder med motsvarande klimat?

Med tanke på passagerarna vore det bäst att placera den tilltänkta **stationen under Borgå centrum** samt att utnyttja den redan befintliga **järnvägskorridoren i Nickby**. En placering av stationen i Kungsporten i Borgå är inte lika attraktiv som en station i centrum.

**Personbilstrafiken har elektrifierats** snabbt efter att östbanan började planeras och utvecklingen fortgår. Personbilstrafik ger mera flexibilitet än tågtrafik. Itärata Oy säger att östbanan nästan skulle halvera restiden från Borgå till Helsingfors centrum. Alla bor inte i Borgå centrum och har inte heller arbetsplatsen vid järnvägen. Alla förflyttningar med bil till en station i Borgå eller byte av tåg tar tid. Itärata Oy bör göra en utvärdering av östbanans lönsamhet. Även den tunga biltrafiken genomgår en elektrifiering. Itärata Oy bör göra en jämförelse mellan den rälsbundna och den gummihjulsbaserade trafiken och beräkna utsläppen i bägge alternativen med beaktande av koldioxidutsläppen som byggandet av östbanan skulle medföra. Dessutom bör Itärata Oy göra en undersökning bland invånarna i de städer och kommuner som östbanan skulle beröra för att klargöra **hur många personer som skulle använda östbanan** och hur ofta. Distansarbetet har ökat vilket minskar markant på passagerarunderlaget.

Längs Oljevägen finns det flera stora och obebyggda fastigheter. Linjealternativen kunde utnyttja dessa områden.

Itärata Oy bör utreda med vilken **spårbredd** de planerar östbanan. Skall den vara kompatibel med vårt östra grannlands spårbredd eller med den europeiska spårbredden? Itärata Oy bör utreda konsekvenserna av och kostnaderna ifall det används två olika spårbredder i Finland.

En privatisering av järnvägstrafiken i Finland har framförts i offentligheten. Före man planerar en järnväg måste man ta reda på om det finns någon operatör för den planerade linjen. Vem har Itärata Oy tänkt att ska trafikera östbanan?

### Konsekvenser för landskap och kulturmiljö

Öster om Borgå skulle östbanan främst gå i tunnel. I Söderveckoski korsar linjedragningarna **Svartsådalens kulturlandskap** på marknivå. I detta kulturhistoriska landskap bör järnvägen gå i tunnel. Itärata Oy bör redogöra för hur de tänker planera järnvägen så att den inte förstör ådalens kulturlandskap med flera gårdar från 1500-talet.

### Konsekvenser för naturförhållanden

Den numera enda öppna **vandringsleden för älgar, hjortdjur och stora rovdjur** till och från Sibbo storskog går genom Söderveckoski. Alla linjealternativ korsar denna vandringsled. Itärata Oy:s planeringsdirektör [REDACTED] har sagt att det inte kommer att byggas något stängsel längs järnvägen och därmed möjliggöra djurens fria vandring. Är det faktiskt så att det inte kommer att byggas något stängsel längs en järnväg där det rör sig tåg med 300 km/h?

Under och nära linjealternativet AB i Söderveckoski finns ett habitat för trollsländor och fladdermöss. Under linjealternativet finns dessutom en myr som Finlands skogscentral klassificerat som **värdefull livsmiljö**.

### Konsekvenser för mark och berggrund

En del av de föreslagna linjealternativen skulle mer eller mindre gå över **sulfatjordar**. Itärata Oy bör ta reda på var dessa sulfatjordar finns och upprätta en åtgärdsplan så att farliga ämnen som kan ha skadlig inverkan på vattendrag och växtlighet inte uppstår.

Östra Nyland har en högre uranhalt i berggrunden än övriga Finland. Itärata Oy måste kartlägga förekomsten av **uran** och övervaka att strålningsnivån vid sprängnings- och tunnelarbeten hålls inom godkända gränser. Dessutom medför sprängningsarbete att radon kommer upp till jordytan och därifrån in i närbelägna hus med påverkan på människors hälsa.

### Klimatkonsekvenser

Itärata Oy har inte beaktat EU:s **avskogningsförordning EUDR** som troligen träder i kraft 2025. Östbanan, som är ca 110 km lång och 65 m bred, kommer att förstöra närmare tusen hektar skog och odlingsmark. Itärata Oy bör beräkna hur mycket kolsänkor som försvinner i och med ett eventuellt bygge och hur lång tid det tar att kompensera detta bortfall.

### Ekonomi

Itärata Oy bör göra en uträkning över hur mycket östbanan kommer att belasta staten och de involverade städerna och kommunerna ekonomiskt under byggnadsskedet. Ekonomin och östbanans lönsamhet har inte beaktats i miljökonsekvensbedömningen trots att de har en stor betydelse för förverkligandet av östbanan.

Slutsats

Med hänvisning till ovannämnda kommentarer och med beaktande av statens, städernas och kommunernas svaga finanser är alternativet 0+ det enda vettiga i dagens läge. Istället för att bygga östbanan borde järnvägen österut från Lahtis förbättras och detta kunde göras till en bråkdel av de kostnader som byggandet av östbanan skulle medföra.



## Utlåtande och kommentarer om Östbanans miljökonsekvensbedömningsprogram (UUDELY/17031/2023).

Undertecknads kommentarer gäller allmänt Östbanans hela sträckning, men i synnerhet sträckningarna i Sibbo och väster om Borgå.

Undertecknad har sina största intressen i Söderveckoski by, en av Borgås största byar. Söderveckoski, som kommer att beröras mest av alla byar, nämns knappt i det föreslagna MKB-programmet.

MKB-Programförklaringen är mycket allmän och kan tolkas så att allt eller knappt inget utreds. Det är önskvärt att man i MKB-utredningen noga granskar allt och i synnerhet de från lokalbefolkningen och specialister givna kommentarerna.

Undertecknad vill och kräver att följande ämnen utreds väl i den kommande MKB-utredningen:

### 1. Människornas levnadsförhållanden (§ 5, § 6)

De olika banavsnitten ser ut att vara dragna med linjal och passare, utan att bry sig om hur banavsnitten går över hus, gårdar och "bycentum". Dessa alternativ gör säkert ett eventuellt byggande mycket dyrare med många juridiska processer och inlösningar, som följd!

MKB-utredningen bör jämföra de olika banavsnitten med varandra och tydligt redogöra för hur många hus och gårdar, som de olika alternativen inverkar på.

Man kunde t.ex. indela resultatet i:

- fastigheter som blir rakt under banan
- fastigheter som blir <100 m från banan
- fastigheter som blir <300 m från banan

Här bör också beaktas annat än boningshus. Gårdar får inte splittras av järnvägen - det inverkar negativt på gårdarnas närings- och funktionsmöjligheter.

Antalet människor, som påverkas, borde också uppskattas.

Man önskar också att kostnaderna för detta skulle uppskattas.

Behovet av bullerskydd och dess kostnader bör också beaktas.

### 2. Konsekvenser för samhällsstrukturen (§ 6)

Östbanan "marknadsförs" delvis med att kollektivtrafiken blir bättre. *(Det gäller i synnerhet Joensuu och orter långt från Helsingfors)*. Lokaltrafiken i Borgås byar får absolut ingen hjälp – snarare tvärtom.

I MKB-utredningen bör Östbanans inverkan på lokaltrafiken utredas.

### 3. Byggande, mark och berggrund (§ 6.2)

Östbanans olika avsnitt kommer att gå över jordbruksmarker. MKB-programmet talar bara om ådalarna, men inte om de många bäckarna som finns på dragningen. En stor del av åkrarna är lerjordar (gammal sjöbotten), som kommer att kräva dyrt byggande (t.ex. pålning, stabilisering och broliknande konstruktioner). På dessa öppna ställen blir det rätt höga bankonstruktioner, från vilka järnvägstrafikens buller sprider sig rätt långt.

MKB-utredningen bör utreda detta. Behovet av bullervallar bör undersökas.

På bergiga områden kommer djupa schakt att byggas. Det kommer att inverka mycket negativt



på djurens rörelser och jord- och skogsbrukarnas mobilitet och rörelsemönster.

4. Djurens vandringsleder, fauna och övrig biologi (§ 6)

MKB-programmet är mycket vagt formulerat angående djurens vandringsleder. Förutom Östbanan kommer många andra projekt (elledningar, elstation och industri utmed oljevägen etc.) att inverka på djurens vandringsleder (se projekt nämnda i MKB-programmets § 1.4.4). Det finns ont om naturliga viltpassager mellan Sibbo Storskog och Borgå. Flera av dessa passager går genom Söderveckoski bys marker, antingen utmed oljevägen och högspänningsledningarna från Andersböle elstation i nord/sydlig riktning, eller delvis i öst/västlig riktning via Råberget och längs skogsmark mellan Söderveckoski och Boe. Östbanan kommer definitivt att försvåra viltstammens (älg och hjort) och övriga djurs (t.ex rovdjurs) naturliga rörelser. Man bör notera att det finns rätt rikligt med vilt och rovdjur i markerna. Här behövs en utredning om djurens förekomst och rörelser.

5. Utsläpp och klimatkonsekvenser (§ 6.12)

I figur 6.1 visas principerna för hur olika projekts utsläpp bör beräknas och evalueras. Det är oansvarigt att lämna bort tågtrafikens utsläpp i MKB-bedömningen. Därför bör åtminstone alla utsläpp (B1 – B8) under projektets (banans) användningsskeden beräknas/evalueras. Så gör man också vid andra infrastrukturprojekt. Höghastighetståg har definitivt rätt stora utsläpp!

6. Alternativ och jämförelser

I MKB-programmet skall de olika avsnitten "miljökonsekvensbedömas". De skall jämföras med 0+alternativet. Jag tycker att man också borde jämföra Östbane-alternativen med en "förbättrad trafik på gummihjul". "Gummihjulstrafikens miljöbelastning" bör beräknas med nuvarande värden som tar i beaktande moderna fortskaffningsmedel (delvis elektrifierade och mera miljövänliga)

Ta alltså med i jämförelserna också en modern trafik, som är baserad på "gummihjul". En trafik baserad på gummihjul har en stor del av sin infrastruktur redan byggd. Eventuellt bör det byggas infrastruktur för lokaltrafik och eventuellt för försnabbande av resetider.

Högaktningsfullt



[kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi](mailto:kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi)

Kiinteistön [REDACTED] omistajana haluan tuoda esille seuraavat kiinteistölläni ja sen ympäristössä tehdyt havainnot ja mielipiteet luontoarvoista, kosteikoista ja muinaismuistolöydöistä.

Asia koskee Itärata Sipoon eteläinen vaihtoehtoa VeN.

Kohde1: [REDACTED], kartassa kohde puneella ympyröity

Luontoarvo;

- [REDACTED] on lehtopöllöjen monivuotinen koti (syövät ja lepäävät riihessä). Vuonna 2024 ollut aktiivikäytössä (ainakin 2 lehtopöllöä). Aktiivikäyttö on jatkunut ainakin 5 vuotta. kts kuvat alla. Likaamisesta ja taloudellisesta haitasta huolimatta ovat saaneet asustaa riihessäni.
- Kettu pesii ja tekee poikueen säännöllisesti riihen alle. kts kuva





Kohde2: [REDACTED], kartassa kohde punaisella värillä ympyröity

Luontoarvo;

- Lampi on tärkeä vesivara alueen kaikille eläimille ja mm. sammakoiden kutupaikka. Telkkä tuo poikueensa vuosittain lampeen kasvamaan. Tänä vuonna havaitsin lammessa telkkänaaraan vanavedessä 5 poikasta.



Kohde3: [REDACTED], kartassa kohde punaisella värillä  
ympyröity

Luontoarvo;

- Perunakellarissa pesii kettu tai mäyrä säännöllisesti. Tänä vuonna rakennuksessa tai sen läheisyydessä mahdollisesti myös tuulihaukka pari, koska olen loppukesästä/alkusyksystä nähnyt sen yläpuolella tuulihaukkaparin kaartelevan ja ääntelevän poikasensa kanssa lentäen edes takaisin ympyrää palaten metsään tällä kohtaa. Vanhemmat myös saalistivat kiinteistöjen [REDACTED] peltujen yläpuolella säännöllisesti kesällä vastatuuleen räpytellen.



Kohde4: **Riistapello ja riistan talviruokintapisteet** kiinteistöllä [REDACTED], kartassa riistapello punaisella värillä ja talviruokintapisteet sinisellä värillä ympyröity

Luontoarvo;

- Noin 4 ha suuruinen, viimeiset noin 10 vuotta ainoastaan riistapeltona käytettävä peltoalue kasvaa puna-apilaa sekä monivuotisia luonnonvaraisia kasveja ja kukkia. Peltoa ei ole koskaan käytetty tehoviljelyyn, eikä se ole ollut eikä ole EU tukijärjestelmän piirissä. Noin vuosina 1987-2012 pelto oli marjanviljelykäytössä. Ennen sitä ns. pakettipeltona. Alueella on edellä kerrotun johdosta poikkeuksellisen rikas hyönteis- ja perhoselämä. Pellolla laiduntaa päivittäin mm. kauriita ja jäniksiä. Hirvistä, valkohäntäpeuroista ja ketuista on havaintoja joka viikko. Eilen pellon yllä liiteli merikotka. Pellon eteläpuolisessa metsässä havaitaan säännöllisesti edellisten lisäksi myös ilveksiä (jotka iskeneet ruoakseen ainakin 8 metsäkaurista riistapellon läheisyydessä viimeisen 3 vuoden sisällä). Mäyrä ja näättä kuuluvat myös metsän vakioasukkaihin.



Kohde5: **Kaksi luonnonvaraista suoaluetta** kiinteistöllä [REDACTED], kartassa kohteet punaisella värillä ympyröity

Luontoarvo;

Pienet lehtomaiset suoalueet olen vapaaehtoisesti "rauhoittanut" niiden poikkeuksellisen luontotyyppinsä takia. Talousmetsässä olen siis jättänyt nämä kohteet hakkuiden ulkopuolelle ja suolla ja sen ympäristön puuston luonnontilaan(pääosin leppää, koivua) harventamatta sekä suo ojittamatta. Soiden vieressä on myös jätetty tikoille pesäpuiksi runkoja pystyyn.



Kohde6: **Kaksi pyy-reviiriä** kiinteistöllä [REDACTED], kartassa kohteet punaisella värillä ympyröity

Luontoarvo;

Näissä tiheissä sekametsissä (joissa myös runsaasti pihlajaa ja marjoja) asustaa kummassakin yksi pyypoikue vuodesta toiseen. Molemmat poikueet olen havainnut myös tänä syksynä. Pyille sopivia elinympäristöjä on mm. Sipoossa niukasti, koska tehometsätalous ei suosi tällaisia sekametsätiheikköjä. Itse olen huomionut asian jättämällä myös luonnonvaraisille erilaisille eläimille, linnuille ja hyönteisille paikkoja lisääntyä ja elää lajityypillisesti.



Kohde7: **Maisemapelto** [REDACTED], kartassa kohde punaisella värillä ympyröity

Luontoarvo;

Maisemapelto (n.4 ha) kasvaa auringonkukkaa ja hunajakukkaa hyönteisten ja lintujen ravinnoksi. Tämä pelto sisältyy osana noin 32 ha suurta suunnittelualuetta asemakaavan laatimiseksi omakotitaloasutukseksi. Kaavaluonnos on ollut nähtävillä alkuvuodesta 2024 ja sen ehdotusvaihetta valmistellaan parhaillaan. N48B Laaksosuo asemakaava ja asemakaavan muutos, 2 vaihe.





Kohde8: **Muinaishauta ja muinaisjäännökset.**

Museoviraston rekisterin mukaiset alueet ratavaihtoehdon lähellä kuvassa alla punaisella värillä.

Valokuviissa olevat kivesineet ovat löytyneet vuosien varrella kiinteistöiltä [REDACTED]  
[REDACTED] kuvan sinisellä rajatulta alueelta. Museovirasto ei tietääkseni ole pinnallista  
silvämääräistä pellolla kävely-tutkimusta kummemmin tutkinut maaperää.



Kohde9: Valkoposkikihanhien muuttoaikainen **levähdyspelto**

kohde punella ympyröity

Luontoarvo; Joen viereiset pellot kuhisevat tuhansista valkoposkikihanhista muuton aikaan. Kuva (alla) otettu kohteesta 24.10.2024 klo 16:12 etelästä pohjoiseen.



# Åsikt

**Till: Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland**

**Diarienummer: UUDELY/17031/2023**

Ban alternativet EN går väldigt nära ett källkomplex med sipper ytor som är skyddat enligt vattenlagen. Grundvattenkällor är väldigt sällsynta i Sibbo och vill inte att de ska förstöras.

I landskapsplanen finns tydligt inritat behovet av grön korridor för vilt och alla ban alternativ går rakt över dem. Detta kommer att markant och definitivt att störa djurlivet både i skedet av byggandet av östbanan och genom användningen av den.

Alternativ EN och AB går rakt över Borgå museijärnväg som tillhör kulturlandskapet. Vi anser att kulturlandskapet är historiskt värdefullt för vår östnyländska identitet och det bör bevaras.

Vi anser att Östbanan hämtar inga fördelar till våra liv, endast bekymmer, buller och miljöförstörelse. Vi understöder jämförelsealternativet 0+ där med extra hänsyn till att det finns en stabil internetuppkoppling för resenärerna under hela resan. Vår hälsa, levnadsförhållanden och trivsel är i fara om alternativ EN byggs eftersom den byggs strax intill husknuten.

