

Lausunto Itärata-hankkeen osuudesta välillä Backas-Venjärvi

Lausunto koskee suunniteltua maanpäällistä ratalinjaa Karjalaiskylän ja Ilolan välillä. Viksbergin järven ja Loviisiantien välinen yhtenäinen metsäalue on äärimmäisen arvokas elinympäristö Porvoon pohjoispuoliselle hirvi- ja peurakannalle. Alueella on elinvoimainen hirvi- ja peurakanta, johtuen yhtenäisestä metsäalueesta, jossa on runsaasti lajistolle suotuista mäkistä maastoa ja järviä. Alueen tärkeyttä korostaa se, että Porvoon pohjoispuolella on runsaasti maatalousaluetta ja kyläasutusta, jolloin tällaiset yhtenäiset metsäalueet ovat elinehto riistanisäkkäille. Lisäksi alue on äärimmäisen tärkeä riistaeläinten kulkureitti erityisesti luode-kaakkoissuunnissa. Lännessä Porvoonjoki toimii luontaisena kulkuesteenä, joten joen itäpuoleisen alueen pirstominen olisi erittäin haitallista elinvoimaisten riistaeläinkantojen näkökulmasta.

Toteutuessaan maanpäällinen junarata tuhoaisi riistaeläimille ihanteellisen elinympäristön. Eläinten tarve liikkua luode-kaakkoissuunnissa rajoittuisi merkittävästi. Liikkeelle lähtevät eläimet puolestaan aiheuttaisivat huomattavasti junan ja riistaeläinten välisiä onnettomuuksia. Riistanhoitotyönä tehtävä metsästys estyisi, sillä koirametsästystä ei voisi enää alueella harjoittaa, sillä junalla ei olisi mahdollisuutta pysähtyä raidetta pitkin kulkevan metsästyskoiran edessä. Riistakannan hallinnan näkökulmasta tämä olisi erittäin haitallista, sillä läheinen Loviisiantie on vilkasliikenteinen, jossa jo nykyisellään aiheutuu runsaasti hirvi- ja peurakolareita. Kannanhallinnallisen metsästyksen estyminen pahentaisi tilannetta entisestään.

Porvoosta itään ja koilliseen suuntautuva liikenne on suhteellisen vähäistä. Emme näe, että tämä tasoinen hanke olisi haittoihinsa nähden ekologisesti tai taloudellisesti millään tavalla järkevä. Yhteiskunnallisia varoja tulisi sen sijaan kohdentaa jo olemassa olevan liikenneverkoston korjausvelan lyhentämiseen, mistä olisi huoltovarmuudenkin kannalta enemmän hyötyä kuin suunnitellulla Itärata-hankkeella.

Edellä mainituista syistä **vastustamme Itärata-hanketta ja vaadimme suunnittelutyön keskeyttämistä.**

Viite UUELY/17031/2023.

Ystävällisesti

 Kerkkoon Hirvimiehet

kerkkoonms@outlook.com



Kannanotto koskien YVA Itärata UDELY/17031/2023

Kolme rautatietä Porvooseen

Porvoon alueelle on rakennettu jo kaksi rautatietä. Ensin vanha 1800-luvun lopulla rakennettu raideyhteys Keravalta. Henkilöliikenne loppui rataosuudella 1980-luvulla ja sen jälkeen rata on ollut ns. museoradana kesäisin. Väylävirasto päätti kieltää liikennöinnin radalla tänä syksynä radan huonon kunnon vuoksi. Onneksi rata ehti juhlia 150-vuotista olemassaoloaan viime kesänä, jolloin Porvooseen tuli runsaasti erilaisia junia ja vetureita. Ja väkeä. Sitten yhtä-äkkiä rata muuttui huonokuntoiseksi ja liikennöinti kiellettiin.

Sköldvikin öljynjalostamolle rakennettiin pistoraide ja vanha rautatieosuus Keravalta Anttilaan peruskorjattiin ja sähköistettiin 1970-luvun alkupuolella. Sen jälkeen onkin jalostamolle kuljetettu rautateitse venäläistä raakaöljyä jalostettavaksi ainakin yhden ilmastomuutoksen verran. Öljyn rahtaaminen junalla loppui kaikkien tiedossa olevasta syystä vuonna 2022. Itärata olisi siten kolmas rautatie Porvoon alueelle. Eipä taida olla Suomessa yhtään kaupunkia tai paikkakuntaa, johon johtaa kolme rautatietä, joista kahta ajallisesti ensimmäistä ei käytetä ja kolmas suunnitteilla oleva rata on "harmageddonin" tyyppinen hanke.

300 km/h

Hankeyhtiön ilmoittama lähtötieto suunnittelulle on, että junan pitää kulkea 300 km/h. Silloin on radan oltava yllättävänkin suora, joten alle jää jos on jäädäkseen, koska ei voida väistää radan suunnittelussa.

Junan nopeutta on perusteltu matkustuksen aikasäästöllä. Todellisuudessa siirtymät asemapaikoille ja edelleen pääteasemalta matkan päämäärään vievät aikasäästöperusteluilta pohjan.

Junamatka-aika on tosin joitakin minutteja ripeämpi, mutta mihin matkustajilla on niin kiire? Vai onko hankeyhtiöllä vain kiire törsätä hankkeen suunnitteluun osoitetut varat?

On lähes mahdotonta päästä eroon mielikuvasta, että nopeuselementistä on tullut jonkinlainen sitkeä päähänpisto. Narratiivi - suurnopeusrata - ikään kuin estää kaiken järkipäisen kyseenalaistamisen.

Suomalainen yhteiskunta on tietenkin eurooppalainen demokratia. Sitähän hyvin suuri osa suomalaisista edelleen haluaa. Eläkö ajatus kyseisestä suurnopeusradasta, Keravalta Kouvolaan pohjoismaisessa demokratiassa? Vaiko vain siinä narratiivissa, joka on saatu aikaan tavalla josta hyvin harva tietää hyvin vähän? Vai oliko lopulta tarkoitus päästä Pietariin nopealla junalla? Nyt tuskin kukaan haluaa matkustaa Pietariin edes 20 km/h.

Usein niin suositusta pohjoismaisesta vertailusta ei ole kuulunut pihahdustakaan. Siihen kun ei ehkä ole ollut niin sanotusti syytäkään. Suurnopeusrautatie, joka halkaisisi osia Sipoon kylistä, Länsi-Porvoon kyläyhteisöjä ja laajoja kyläalueita myös idempänä olisi ainoa laatuaan pohjoismaissa. Paikoitellen 300 kilometriä tunnissa tekisi sen kaksoisraiteisesta ylivoimaisesti kovavauhtisimmat.

Ruotsin malli

Ruotsissa ei enää haikailla suurnopeusratojen perään joilla on tällainen kiire. Itse asiassa nämä joitakin vuosia esillä olleet hankkeet kuopattiin käytännössä jo yli kaksi vuotta sitten ja lopulta, virallisesti hallituksen päätöksellä, loppuvuodesta 2023.

Haaveilua ja kunnianhimoa oli pisimpään ilmassa Tukholma-Malmö-rautatien kohdalla. Linjaus herätti tietenkin valtavasti keskustelua. Se että yhdyskuntarakenteen kimppuun käydään ja tarvellaan ratalinjauksilla ei ehkä ihan sovi pohjoismaiseen tapaan. Eli tapaan huolehtia kotimaan ihmisistä, kodeista, maisemista ja elinkeinoista.

Keskustelu naapurimaassa kävi aikansa, mutta lopulta oli laajakin ymmärrys siitä, että Ruotsin on parempi satsata kyseisiä miljardeja välttämättömään ja merkittävämpään. Kuten esimerkiksi olemassa olevien rautateiden jatkuvaan huoltoon ja parantamiseen sekä maantieverkoston kunnon palauttamiseen ja latausverkoston rakentamiseen. Ja terveydenhuolto maksaa toki Ruotsissakin.

On muun muassa laskettu, että yksi senttimetri suurnopeusrautatietä maksaa lähes uskomattomat 4 000 Ruotsin kruunua (noin 345 euroa) toteuttaa. Asiaa on myös käännetty niin, että laskelmien mukaan yhteiskunnan taloudellinen tappio Ruotsille olisi 280 miljardia kruunua, mikäli suurnopeusjunahanke toteutetaan. Kun kaiken muun pitää kuitenkin pysyä kunnossa.

Kustannuksista ja inhimillisyydestä

Juna voi tietenkin monessa suhteessa olla ilmaston kannalta järkevä, tärkeä elementti. Mutta se, että kyseessä on normaalia kalliimpi rautatie jolta vielä puuttuu kalliit suurnopeusjunatkin, joita pitää ostaa Ranskasta tai Japanista, sitä ei voi kovalla tahdollakaan pitää vihreänä ajatuksena tai tekona. Vihreä siirtymä on liian tärkeä asia tällaisten karkaavien mieltymysten hämmennettäväksi.

On korkea aika, että Suomessakin aletaan avoimesti keskustelemaan siitä, mitä tällainen Itärata maksaisi. Ja siitä kuka sen maksaa. Eikä enää julistettaisi, että valtio varmaan maksaa ja EU ehkä tukee. Kun valtio on pääosin maksumiehenä, niin kaikki Suomen veronmaksajat osallistuvat Itärata-hankkeen kustannuksiin Ahvenanmaata ja Enontekiötä myöten. Hankkeen kustannusarvion edelleen ilmoitettu olevan 1,7 – 3,0 miljardia euroa. Miten on mahdollista, että hankeyhtiön osakkaat voivat sitoutua näin karkeaan hintahaarukkaan?

Onko näin pidetty yhteiskunnan ihmisiä tarinoiden harhoissa? Ja onko järkevää loppuvuodesta 2024 enää käyttää keskusteluissa varmuudella vanhentuneita laskelmia siitä millainen määrä miljardeja kyseinen välttämättömäksi kuulutettu itäuusmaalainen suurnopeusrautatie vaatisi? Valtiolta, kunnilta, veronmaksajilta?

On olemassa yksi sana jota on eri yhteyksissä käytetty hyvin vähän, jopa nolla kertaa. Samalla tuo luku 300 km/h on ollut esillä joskus hyvinkin ylpeästi Itärata-yhtiön edustajien toimesta ilmaistuna. Hankeyhtiön YVA-tilaisuudessa Porvoossakin pidettiin kokoontuneille alueen ihmisille tiedonantoja projektista ja moni sai näin lähes ensimmäisiä varsinaisia

tietoja hankkeen etenemisestä. Sanaa **koti** ei käytetty kertaakaan vaikka se oli sallittu. Kiroilemisen kerrottiin kuitenkin olevan kiellettyä tilaisuudessa.

Koti ja ihmiset lienevät kuitenkin keskeisimmät käsitteistä joita ratasuunnitelmien alueilla voimakkaasti koetellaan. Näin varmasti muillekin ihmisille, jotka välittävät maaseudun ihmisistä ja elämästä. Kodit, tunteet, sielunmaisemat, luonto. Peltaja, metsiä, elinkeinoja. Kaikki mikä katoaa. Tulevaisuus.



REF: UDELY/17031/2023

Email: registratur.nyland@ntm-centralen.fi

Östbanan MKB-programmet

Undertecknad har bekantat sig med planen och anser att följande områden och frågor bör beaktas i utredningen:

Planeringsprocessen och bolaget för planering av Östbanan

Beslutsprocessen är oklar. Vem har startat detta projekt och med vilken motivering. Detta bör klargöras tydligt för alla. Man bör få en utredning om projektets bakgrund och beslut då man gör miljöutredningen.

Hur kan man bilda ett bolag som planerar och utvecklar planer som till stor del avviker från den befintliga dragningen i generalplanen.

Bakgrund och data

Var finns befolkningsprognoserna och bakgrunden till dem? Vad är det som gör det lönsamt att bygga banan. Vem är det som skall åka med den och vart om 15-20 år?

Hur har man beaktat framtidens sätt att transportera och resa. Tekniken och utvecklingen ger nya möjligheter. Sättet att arbeta ändras. Om 15-20 år är läget ett helt annat än nu.

Öppna frågor:

Har man beaktat den eventuella byggnadstidens utsläpp och negativa inverkan på miljön. Utsläppen kan aldrig kompenseras inom rimlig tid.

Man borde följa den nuvarande järnvägsspårdragningen så mycket som möjligt. Hastigheten längs hela banan behöver inte planeras för 300 km/h. Utan ett alternativ där inte hela banan är planerad för 300 km/h bör utredas.

EU fodrar annan spårbredd hur beaktas den? Hur sköter man förbindelser till gamla spår? Godstrafik och persontrafik med närtrafik måste också vara möjlig på en eventuell ny bana.

Borgby by och banans föreslagna dragningar

Man måste beakta det kulturhistoriska byacentrumet i planeringen och inte dela Borgby i två delar. Dragningarna direkt genom Borgby bys kulturlandskap förstör byns flera hundra år gamla historia och i byn liggande gårdarna och markerna.

Borgby har en mycket stark och positiv livskraft tack vare en aktiv ungdomsförening (NSU), som funnits i långt över hundra år. Föreningen har sitt föreningshus Viljan på Kurkivägen 3. Huset, som har byggts på talko, har renoverats grundligt under alla år. Huset blir nu direkt under en eller två av dragningarna. Hur påverkar detta miljön och Borgbys fortsatta livskraft?

Beakta kris-situationer

Transport av militärutrustning kan behövas mot öster. Hur påverkar detta banan?

Då en stor del av befolkningen saknar ordentliga skyddsrum, borde man inkludera alternativet att bygga vissa stationer under jord. Då får man skyddsrum, station och en miljövänligare dragning på samma gång. Vanligtvis finns det bara bristfälliga lösningar för skyddsrum, speciellt för dem som inte bor i ett större höghus eller på större ort.

Fastigheternas värde raseras

Värdet på fastigheterna nära eller under dragningarna är förstört för många år framåt trots att kanske inget byggs. Hur kan ett enskilt bolag göra detta? Ersätter bolaget förlusten? Man måste få ersättning för den verkliga värdeminskningen om man blir tvungen att sälja sin fastighet innan den slutliga linjedragningen är klar. Vid inlösen av fastigheter måste värdet motsvara värdet innan planerna presenterades. I nuvarande läge är situationen mycket orättvist för den enskilda individen.

De ovan framförda frågorna och argumenten skall beaktas vid utredningen.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Lähettilä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 20.04
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itäradan linjauksesta

Luokat: [redacted]

Hei,

ohessa Talman Kyläyhdistyksen hallituksen lausunto Itäradan linjauksesta.
Talma sijaitsee Sipoon länsireunalla Keravan ja Nikkilän välissä.

- Itärata ei ole ajankohtainen projekti emmekä kannata sen edistämistä
- Jos hanke etenee, radan pitää kulkea koko matkaltaan tunnelissa Keravalta Nikkilään tai ainakin Martinkylään asti.
- Itäradan linjaus Talman (Sipoo) kohdalta: Eteläinen reitti on parempi. Se ei halvaannuta tulevaa kehitystä, on vapaampi rakentamiselle eikä aiheuta häiriötä keskustan alueelle.

Lisäksi pyydämme toimittamaan muualta saatuun kokemukseen ja tutkimukseen perustuvaa lisätietoa ratatunnelin vaikutuksesta asutukseen (melu ja värinä) ja maankäyttöön (tuleva rakentaminen mm. maalämpö, kaivot, viemärit, perustukset/paalutus) sekä maan arvoon (miten ratavaraus tai myöhemmin ratatunneli laskee maan arvoa).

Talman Kyläyhdistyksen hallituksen puolesta,
[redacted]

Lähetttäjä:

Lähetetty:

torstai 21. marraskuuta 2024 20.00

Vastaanottaja:

ELY Kirjaamo Uusimaa

Aihe:

UUDELY/17031/2023

Luokat:

Adress mot byggandet av Östbanan genom Sibbo

Jag vill uttrycka min oro och mitt motstånd mot planerna att bygga Östbanan genom Sibbo. Byggandet av denna järnväg skulle innebära allvarliga negativa konsekvenser för både miljön, invånarna och den lokala livskvaliteten.

1. **Ekologiska konsekvenser:** Sibbo är ett ekologiskt värdefullt område med en rik och mångsidig natur. Byggandet av en järnväg genom dessa områden skulle skada både skogar och vattendrag, som är viktiga för den lokala biologiska mångfalden. Många arter, både växter och djur, skulle få sina livsmiljöer förstörda, vilket skulle påverka hela ekosystemet i området negativt.
2. **Påverkan på barnfamiljer:** Borgby i Sibbo är ett populärt område för barnfamiljer, som söker en lugn och naturskön livsmiljö. Byn är mycket aktiv och livskraftig, med en levande ungdomsförening som ordnar aktiviteter evenemang för barn och unga i området. Mitt i byn finns dessutom en byskola. Byggandet av Östbanan skulle innebära ökad trafik, buller och luftföroreningar, vilket skulle göra området mindre attraktivt och hälsosamt för barn och unga. Småbarnsfamiljer skulle påverkas negativt av dessa miljöförsämringar, vilket kan ha långsiktiga konsekvenser för deras livskvalitet och hälsa.
3. **Kulturarv:** Sibbo har också ett rikt kulturarv, inklusive Borgby, en av de äldsta byarna i området. Denna historiska och kulturella betydelse är viktig för invånarnas identitet och för att bevara områdets själ. Byggandet av en järnväg skulle hota dessa värdefulla områden och förstöra delar av det historiska landskapet som många invånare har ett starkt känslomässigt band till.
4. **Alternativa lösningar:** Vi anser att det finns hållbara och miljövänligare alternativ för att utveckla kollektivtrafiken utan att orsaka så stora skador på naturen och invånarnas livsmiljö. Det är möjligt att hitta lösningar som inte tär på områdets ekologiska balans och som inte skadar familjernas vardag.

- Min förhoppning:
- En omprövning av planerna för Östbanan genom Sibbo.
 - Mer hållbara och miljövänliga alternativ för att utveckla kollektivtrafiken.
 - Hänsyn till invånarnas och miljöns välmående i alla beslut och planeringsstadier.

Lähtettä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 19.44
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Adressi Sipoon itäradan rakentamista vastaan

Me, allekirjoittaneet, haluamme ilmaista huolestamme ja vastustuksemme suunnitelmille rakentaa itärata Sipoon halki. Itäradan toteuttaminen Sipoon alueelle aiheuttaisi merkittäviä haittoja ympäristölle, asukkaille ja alueen elinvoimaisuudelle.

1. Luonto ja ympäristö: Sipoon alue on monimuotoinen ja luonnonkaunis. Itäradan rakentaminen vaarantaa alueen arvokkaan luonnon ja elinympäristöt. Rakentaminen aiheuttaisi tuhoa niin metsille kuin vesistöillekin, joiden elinvoimaisuus on tärkeää alueen biodiversiteetille.
2. Asukkaita koskevat vaikutukset: Sipoo on kasvava ja kehittyvä asuinalue, ja radan rakentaminen tuo mukanaan liikenteen melua, ilmanlaatuhaittoja ja maiseman tuhoutumista. Asukkaiden elinolosuhteet heikentyisivät merkittävästi, ja monet perheet joutuisivat elämään raskaasti liikenteen vaikutusten alaisina.
3. Kulttuuri ja historia: Sipoon alueella on tärkeää kulttuuriperintöä, kuten Linnanpelto, joka on yksi Sipoon vanhimmista kylistä. Alueen kulttuurihistorialliset arvot ovat osa Sipoon identiteettiä, ja radan rakentaminen voi vaarantaa nämä perinteet ja historian jäljet, jotka ovat tärkeitä niin asukkaille kuin koko alueen historiasta kiinnostuneille.

Vaihtoehtoiset ratkaisut: Meidän mielestämme on mahdollista löytää kestävämpiä vaihtoehtoja julkisen liikenteen kehittämiseksi ilman, että Sipoo ja sen asukkaat joutuvat maksamaan tämän kehityksen hintaa ympäristön ja elinolosuhteidensa heikentymisellä.

Pyydämme päättäjiä ottamaan huomioon Sipoon asukkaiden huolen ja harkitsemaan muita vaihtoehtoja, jotka eivät aiheuta niin suurta haittaa alueen luonnolle ja asukkaille.

Me allekirjoittaneet vaadimme:

- Itäradan suunnitelmien tarkastelua uudelleen Sipoon alueen osalta.
- Vähemmän haitallisia ja ympäristöystävällisempiä vaihtoehtoja julkisen liikenteen kehittämiseksi.
- Sipoon asukkaiden ja ympäristön hyvinvoinnin huomioimista kaikissa suunnitteluvaiheissa.

Ystävällisin terveisin,

[redacted]
[redacted]

Lähettiläjä: [Redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 20.34
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Östbanan/Itärata

Luokat: [Redacted]

Som boende och markägare i Borgby drabbas jag direkt. Östbanan splittrar byn, värdefull skogsmark och boplatser för många djurarter försvinner och gamla kulturlandskap förstörs. Jag anser att Östbanan inte behövs. Den blir alltför dyr och det finns inte befolkningsunderlag för att passagerarantalet skulle räcka till. Det blir alltså en förlustbringande affär i högsta grad, som enbart kostar skattebetalarna pengar. Pengar som kunde användas till annat nödvändigt. Om det ska satsas på och byggas en Östbana är enda vettiga alternativet att förbättra och utvidga den befintliga järnvägen. I så fall bör man sätta in tillräckligt med hållplatser så att även lokalbefolkningen som bor längs järnvägen kan utnyttja den!

Mvh
[Redacted]

Lähetttäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 21.00
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata YVA: UUEDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Ilmaisen Itäratahankkeen vaikutusalueella asuvana vakavan huoleni kotikyläni Teuroisten ympäristövaikutuksista.

Itärata tulisi toteutuessaan jakamaan Teuroisten kylän käytännössä kahtia. Me [redacted] tien asukkaat jäisimme radan toteutuessa mottiin radan ja Taasiajoen (litin kuntaraja) väliin, ja näin [redacted] tien asukkaina, yhden alikulkutunnelin taakse.

Tämä tarkoittaisi, että liikkuminen jalan, maastopyöräillen, hiihtäen tai hevosilla tapahtuisi hyvin rajatulla alueella radan taakse jäävällä alueella, sen sijaan että nykyisellään on mahdollisuus vapaaseen liikkumiseen kymmeniä kilometrejä luonnossa, metsäteillä ja poluilla oman kylän alueella.

Kylässä toimii aktiivinen kyläyhdistys sekä urheiluseura Tempo, jonka voimin kylään on ajettu ja ylläpidetty vuosittain hiihtoladut, rakennettu laavu ja ylläpidetty kylän uimapaikkaa saunoineen, jotka kaikki jäisivät rata-alueen alle kylässämme. Olemassa olevia yhtenäisiä kartoitettuja suunnistusalueita jäisi myös ratalinjauksen alle sekä estäisi näiden käyttöä jatkossa, ainakin Teuroistenkallio sekä kylän ulkopuolelta Niinimäen suunnistusalue. On käsittämätöntä, että argeologiset ja kulttuurihistorialliset kohteet voidaan suunnittelussa huomioida ja säästää, mutta olemassa olevien ja tässä ajassa elävien ihmisten, kotien ja kylien säilyttämistä ja harrastusmahdollisuuksia ei pidetä samassa arvossa, vaan näiden yli voidaan ratalinja piirtää säälimättä ja säästämättä.

Pyydämme myös huomioimaan, että ratalinjaus leikkaa nykyisessä suunnitelmassa kylällämme neljä eri tieosuutta, joilla on kulku kiinteistöihin, sekä tämän lisäksi estää kulkua merkittävästi mm viljelyssä oleville maille kylän sisällä. Yhdellä alikulkutunnelilla ei kulkua näihin kaikkiin pystytä toteuttamaan. Ratalinjaus leikkaa nykyisessä suunnitelmassa myös kaasulinjan juuri paineenkorotusaseman kohdalta.

Huoltovarmuuden ja varautumisen näkökulmasta olisi ehdottoman tärkeää kohdistaa kaikki saatavilla olevat resurssit nykyisten ratalinjojen ylläpitämiseen ja parantamiseen uuden Itäradan rakentamisen sijaan, näin haitalliset ympäristövaikutuksetkin jäisivät vähäisemmiksi.

Teuroisten kylän ja [redacted] asukkaiden puolesta, ystävällisesti

[redacted]
[redacted]
[redacted]

--
[redacted]

Lähettiläjä: [REDACTED]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 22.03
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Östbanan
Luokat: [REDACTED]

Undertecknade har tagit del av banförslaget för Östbanan, som planeras genom Gammelby by. Vi kan icke godkänna dessa LN och LS förslag som skulle förstöra vårt vackra kulturlandskap, som redan belastas av motorvägen som går söder om byn. Enligt vår åsikt får ingen nytta av en sådan bana. Vi hoppas att våra åsikter beaktas.

[REDACTED]

Lähetttäjä:
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 22.21
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: östbanan

Luokat:

UUDELY/17031/2023

Gällande östbanan

Som invånare i byn Borgby i Sibbo påverkas jag, min familj, mina släktingar och bekanta av alla fyra rutförslag för östbanan.

När min familj byggde hus senast, så fördes hetsiga diskussioner med kommunen kring val av färg på husets fasad. Vi önskade ett hus ljus i ton, men det förhöll man sig tveksam till från kommunens sida, eftersom huset befinner i en ådal där speciella omständigheter råder och särskilda krav gäller. Huset ska se enhetliga ut och placera sig i den anrika omgivningen- de ska inte nämnvärt sticka ut. Vi har genomgått upprepade ansökningsprocesser och behövt undantagslov. Allt detta för att skydda den ådal där man nu sorglöst planerar att ett snabbtåg ska gå.

Huset jag bor i är byggt med den generalplan i beaktande där det länge funnits reservation för en kommande bana- dock inte enligt de linjer som nu föreslås. De nuvarande rutförslagen har gjort husbygget till en väldigt tveksam investering. För närvarande kommer alla utom det senast tillagda rutförslaget att rasera husets värde och beröva mig och mina framtida ättlingar sitt hem. Mitt hus är bara ett av husen som drabbas. För enskilda personer är det fråga om livets största ekonomiska investeringar.

Förutom oss människor så berör planerandet och det möjliga byggandet av östbanan även många djur, och tyvärr skulle nog ordet “drabbar” vara lämpligare än “berör”. Från mitt köksfönster ser jag med jämna mellanrum skogsharar, vitsvanshjortar, rävar och till och med en och annan älg. De skyggare djuren- mårhund, rådjur, grävlingar - ser man mindre av, men jag önskar föra också deras talan. Vill vi verkligen förstöra djurens levnadsmiljö?

Utöver de vilda djuren ser jag från mitt vardagsrumsfönster kor som betar på åkem från tidig sommar till sen höst. De måste höra till finlands lyckligaste kor som får gå ute en så stor del av året, och det vore en stor sorg att se deras livskvalite försämras med en tågbana som granne.

Stallverksamheten hotas av samtliga av de tre ursprungliga rutförslagen.

Östbanans planering bedrivs av människor med människors gagn som primärt mål. Även den planerade nyttan för människor kan ifrågasättas med tanke på de samtidiga förlustema. Jag hoppas med detta kunna föra primärt djurens talan, då de tyvärr inte kan försvara sig eller protestera. Att riva i tu en by är en brutal åtgärd- för människor, för djur och natur och såklart även för ekonomin. Jag hoppas att man tar sitt fömuft till fånga.

Vänligen,

Lähetttäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 23.46
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023 Itärata YVA

Luokat: [redacted]

Itäratahankkeen YVA-ohjelmassa on kaikkein tärkeintä verrata ympäristövaikutuksia minkä tahansa linjausvaihtoehdon ja sen vaihtoehdon välillä, että rataa ei rakenneta.

- Kaikki linjausvaihtoehdot turmelevat yksityisihmisten omaisuutta, kiinteistöjä ja koteja -> miten aiotaan arvioida suunniteltujen linjausten vaikutuspiirissä asuville ihmisille aiheutuvaa haittaa ml kiinteistöjen arvon menetyt, kiinteistöjen huono/olematon realisointimahdollisuus, jos rata tulee lähelle, stressi ja ahdistus? Ratahanke on erittäin monelle suuri henkilökohtainen tragedia ja sen myötä on mahdollista menettää koti, jonka eteen on tehty työtä vuosikymmeniä -> miten tätä on mahdollista arvioida?
- Asumisviihtyvyys kärsii mittaamattoman paljon: melu, maisema, tärinä
- Luonnoneläimet ovat Etelä-Suomessa jo valmiiksi ahtaalla ja niiden käyttämät kulkureitit ja elinympäristöt tulee säilyttää, alueita ei voi pilkkoa entisestään rakentamalla uusi rata.
- Sekä luonnon että ihmisten kannalta ainoa mahdollinen vaihtoehto on parantaa jo olemassa olevaa rataa Keravan ja Nikkilän-Porvoon välillä.

Paippistentien ja Backaksen välillä SP- ja Anttilan kylän vaihtoehdoissa (kaksi pohjoisinta linjausvaihtoehtoa) radan alle jäisi kyläläisten talojen ja pihapiirien lisäksi tärkeitä luontoalueita, joita asukkaat käyttävät virkistysalueina. Miten arvioidaan kylien rikkoutumisen ja arvokkaiden perinnemaisemien menettämisen arvo?



UUELY/17031/2023/ITÄRATA YVA [REDACTED]

UTLÅTANDE MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNINGSPROGRAMMET FÖR ÖSTBANAN

Detta utlåtande behandlar Östbanans linjedragning Lapträsk norra (LN). Denna linjedragning påverkar gården [REDACTED] i byn Mickelspiltom, dit fastigheterna [REDACTED] och [REDACTED] hör.

Som ägare till gården [REDACTED] och som invånare i byn Mickelspiltom är jag bekymrad över planeringen och ett eventuellt bygge av Östbanan. Linjedragningen LN går igenom min egendom i min skog och spjälkar gården. Av gårdens totala åkerareal på [REDACTED] ha blir drygt hälften på andra sidan av tågbanan.

Transport till åkrarna blir besvärligt och ökar kostnaderna då avståndet till åkern blir längre. Lantbruksmaskinerna kan förorsaka fara för övriga trafikanter. Det blir även dyrt att bygga nya vägar och broar som är tillräckligt breda för stora lantbruksmaskiner. Det skulle därför vara viktigt att [REDACTED] får en underfart. Det skulle göra att det går smidigare och snabbare att röra sig.

Närheten till tågbanan kommer att ändra det dagliga live för mig i min hemby Mickelspiltom och i grannbyn Grevnäs. Byarna splittras. Traditioner, kultur och social samvaro i byarna lider. Det blir besvärligare och tar längre tid att röra sig både inom och ytterom byarna när många bekanta vägar försvinner. Ingen vill bo i närheten av Östbanan och bostadshus och övriga fastigheter blir under banan eller mister sitt värde. Det kan i värsta fall medföra att delar av byarna ödeläggs.

Redan planeringen innebär att jag som privatperson och företagare känner osäkerhet och otrygghet inför framtiden och är tveksam i att investera och utveckla mitt företag. Åker- och skogsmarkens samt fastigheterna värde sjunker redan av den långa planeringen av Östbanan.

Tågbanan planeras att gå nära områden som är viktiga med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården (Karttjänst Nylands förbund). Vid byggandet av Östbanan förstörs värdefull miljö som inte går att ersätta. I närheten finns Högberget och Forsby ådal. Värdefull natur förstörs för växter, djur, fåglar och andra organismer då buller och olägenheter uppstår upp till några kilometer från banan. Tågbanan går över Brännmossens skogsväg och skog som förutom till skogsbruk används till rekreation. Människorna vill ha lugn och ro, motionerar, plockar bär och svamp. På området finns ett rikt djur- och fågelliv, till exempel kungsörn har påträffats. Jakt och viltvård försvåras då jaktområden splittras.

Min gård och mitt hem finns i Mickelspiltom på landsbygden, det är min trygghet. Närheten till ren natur, lugnet, stillheten och bya-gemenskapen kan inte mätas i pengar. Detta allt försvinner i närheten av Östbanan där tåget går 300 km/h. Jag vill inte ha en snabbtågsjärnväg genom min skog i närheten av mina åkrar, skogar, driftcentrum och hem. Jag motsätter mig byggandet av Östbanan. Jag ser ingen nytta med projektet, priset är för högt, inte värt de några minuter restid som sparas.



Lähetttäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 13.11
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Ostbana MKB/ [redacted]

Luokat: [redacted]

Itärata Oy planerar en järnvägs dragning för Östbanan genom Borgby, Andersböle och Söderveckoski byar på åkrar med sulfat haltig lerjord.

Bakgrund
Stora områden i byarna Borgby (Sibbo), Andersböle och Söderveckoski (båda byar i Borgå) består av ett gammalt kärr som sträckte sig från Storkärret i Sibbo till nuvarande Krökigavägen i Borgå och i norr till södra Borgby. Kärret uppstod då havsytan drog sig tillbaka i samband med landhöjningen , så det är egentligen fråga om gammal havsbotten. Då plankton och döda alger sjönk ned till botten bildades sulfidmineral (tillsammans med järnmalm i en syrefri miljö). Om denna sulfidmineral kommer i kontakt med syre bildas det sulfatjord med lågt PH värde som påverkar vattenkvaliteten negativt (surt vatten).

De dragningar för Östbanan, som Itärata Oy har planerat skulle gå över dessa sulfatjordar: i södra Borgby, Andersböle kring Borgbyvägen, Söderveckoski kring Tränukärsvägen.

Om järnvägen skulle byggas på dessa åkrar skulle vattennivån sjunka och marken skulle torkas ut. Resultatet skulle bli att sulfid mineralet komma i kontakt med syre och oxideras till sulfat, vilket skulle leda till avrinnings vattnet från dessa åkrar skulle vara surt (lågt PH). Också olika metaller som finns lagrade i före detta kärret skulle dräneras ut i vattendragen. De flesta brunnar i Andersböle kring museijärnvägen har järnhaltigt vatten med lågt PH. Speciellt kring Tränukärsvägen är vattennivån hög och området är ofta översvämmat på våren.

Vatten från dessa åkrar rinner via utfall och bäckar ut i Svartså ån. Om surt vatten skulle rinna ut från åkrarna ovan så skulle vattens PH värde påverkas negativt från och med norra Andersböle och nedström i ån.

Svartså ån är med i NTM-centralens projekt för att återställa vandringsfisk leder samt återställande av laxfisk beståndet. I Svartså har utplanterats forell under flera år på olika ställen och fisktrappor byggs. [redacted]
Lax fiskar är speciella känsliga för förändringar i vattnets PH-värde. Surt vatten skulle helt slå ut forell beståndet i ån.

Då de förslagna sträcknings alternativen av Östbanan skulle orsaka att vattenkvalitén i Svartså ån skulle försvagas med fisk och musslors död som följd samt dessutom står klart i strid med NTM-centralens projekt för återställande av Svartså ån, så bör dessa sträckning alternativ genom Andersböle och Söderveckoski byar omedelbart uteslutas.

Nedan en utredning över sulfatjordar från Sveriges Geologiska Undersökning.

MVH
[redacted]

Lähettilä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 15.50
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023 mielipide

Luokat: [redacted]

Mielipiteeni Itärata-hankkeen linjausvaihtoehtoista Lapinjärvellä:

Tutustuttuani aineistoihin [Liite 3: Maisema, kulttuuri ja elinolot](#) ja [Liite 2: Kaavakarttasarja](#) totean seuraavaa:

Junien kulkiessa nopeuksilla jopa 300 km/h aiheutuu merkittäviä meluhaittoja. Lapinjärvellä asuvana katson, että olisi kohtuullista valita linjausvaihtoehtoista "ve M" tai "ve LP", jotka kulkevat kauempana taajamista ja virkistysalueista. Nämä vaihtoehdot minimoivat vaikutukset asukkaiden elinoloihin ja luonnonympäristöön.

Vastustan linjausvaihtoehtoa "ve LE" seuraavista syistä:

- 1. Linjaus sijoittuu Hopjärven ja Niinijärven välittömään läheisyyteen, heikentäen niiden virkistys- ja luontoarvoa, joita alueen asukkaat arvostavat suuresti.
 - 2. Se kulkee liian lähellä Lapinjärven taajamaa, aiheuttaen merkittävää meluhaittaa ja muutoksia maisemassa (Liite 3, kartta 4.5).
 - 3. Luonnon monimuotoisuuden ja kulttuuriympäristön säilyttämiseksi on tärkeää, että rata linjataan vaihtoehtoisille reiteille, jotka eivät vaaranna arvokkaita luontokohteita.
- Vastustan kaikkia linjausvaihtoehtoja ja koko itärata-hankkeen toteutusta perusteena Etelä-Suomen metsien pirstaloituminen entistä elinkelvottomammiksi luonnonvaraisille eläimille. Alueella on tuhansia hehtaareja yhtenäisiä metsiä eikä itäradan mikään linjausvaihtoehto seuraa valtateitä vaan reitillään pirstoo metsät.

Toivon, että hankkeen suunnittelussa otetaan huomioon paikallisten asukkaiden mielipiteet ja valitaan linjaus, joka vähentää haittoja sekä ihmisille että ympäristölle.

Ystävällisin terveisin,
[redacted]

Lähettiläjä:
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 16.03
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Ostbana MKB/

Luokat:

Förslag till alternativa rutter för Östbanan.

Det har kommit fram att de förslag till sträckning, som Itärata Oy har presenterat skulle förorsaka stora olägenheter för miljön, vilt, människor som bor i de drabbade områden. Speciellt problematisk är sträckningen mellan Borgby i Sibbo och Backas i Borgå.

Om det absolut behövs en snabbare förbindelse från Östra Finland via Kouvola så skulle en bättre sträckning vara rakt från Kerava till Elimäki, med ett sidospår till Borgå vid behov. Detta alternativ skulle i stort sett gå igenom mycket glest bebyggda trakter och gå ca. 5km norr om Borgå, ungefär i Kerko. Fördelen skulle också vara att sträckningen öster om Borgå, från och med Forsby, skulle gå i stort sett vid landsväg 6.

För Borgå skulle en snabbspårvägsförbindelse från Borgå centrum till Metron i Östra Helsingfors vara optimal. Fördelen är att det skulle vara mycket förmånligare att bygga, och skulle gå direkt till Helsingfors centrum.

Detta alternativ skulle möjliggöra stationer bl.a. i Kullo och Söderkulla.

Industriområdet i Kullo är växande och de anställda behöver ta sig dit.

Stationen i Söderkulla skulle också möjliggöra pendeltrafik (t.e.x. bussar) från Nickby.

Förstår inte varför järnvägen är planerad genom Backas i Borgå, detta leder till en helt onödig böjd sträckning. Kanske Itärata Oy utgått från generalplanen där järnvägen finns med, men de har också lagt till förslag som kräver förändringar i generalplanen (Andersböle alternativet).

MVH

ANMÄRKNING

21.11.2024

Östbanan Ab
Planeringschef
Lönnsrosgatan 5
00120 Helsingfors

MKB-programmet för Östbanan

ANMÄRKNINGAR MOT PLANERINGEN AV ÖSTBANANS STRÄCKNING LAPPTRÄSK SÖDRA

Jag motsätter mig dragningen av Östbanans sträckning Lappträsk södra bl.a. på grund av följande omständigheter;

- banan är planerad att korsa Ålhusbäcken som är ett viktigt område för trollsländor
- banan skulle gå genom Liljendals grundvattenområde som redan fick stora negativa påverkningar när riksväg 6 förnyades
- banan skulle inverka på tillflödet av vatten till Hopom träsk genom att den skulle bryta Tiströnkärrsbäcken som fyller på rent vatten till träsket, samt därvid indirekt skulle påverka vattenkvaliteten i Sävträsket via Ålhusbäcken och Forsby å genom Sävträsket
- vattenkvaliteten i Hopom träsk och Sävträsk är avgörande för dessa nationellt viktiga fågelvatten
- Tiströnkärrsbäcken är ett viktigt tillhåll för trollsländor

- banans sträckning skulle förstöra naturstigen som startar i Degerberget, går via Tiströnkärr via Lappträsk och tillbaka till Sävträsk. Naturstigen "Kalles rundan" har en stor betydelse för invånarna i Liljendal.
- banans buller skulle störa fågellivet i Lillsjön
- i Rudumbacken på Liljendalsidan skulle uppstå ett i det närmaste "ingenmansland" mellan riksväg 6 och Östbanan, på grund av att vägförvaltningen har visat planer på att vilja bryta av skogsvägens överfart från Veckum som nu används av många markägare. Detta skulle göra markanvändningen mycket svår. Markägarna har redan varit tvungna att långtidsinvestera i nuvarande skogsbilvägar när riksväg 6 förnyades och otaliga anslutningar ströks.
- att bygga banan genom Östnylands leråkrar kommer att kräva många kilometer pålning samt gjutning av en platta för banan som är mycket kostsamt både ekonomiskt och ekologiskt, detta har inte tagits med i miljökonsekvensbedömningen, motsvarande planeringsblunder gjordes redan vid grundförbättringen av riksväg 6
- många nya lokalvägar skulle behövas vilket ytterligare skulle medföra byggkostnader för markägare och invånare, detta har inte heller tagits med i miljökonsekvensbedömningen



ANMÄRKNING

21.11.2024

- de nya lokalvägarna skulle innebära ökade underhållskostnader för all framtid för markägarna och invånarna, detta har inte heller tagits med i miljökonsekvensbedömningen
- banan skulle innebära mycket längre körsträckor till åkrarna och skogarna med större miljöbelastning samt kostnader för markägarna som följd, detta har inte heller tagits med i miljökonsekvensbedömningen
- att störa de känsliga grundvattendragen i Liljendal är en mycket dålig ekologisk plan

I övrigt;

- trafikmängden på Östbanan kan aldrig bli lönsam för att den inte förkortar restiden mellan Helsingfors och Kouvola, när trafiken inte ens har varit lönsam på Lahtisbanan, nu skulle Östbanan ännu konkurrera med Lahtisbanan.
 - för att få en snabb spårförbindelse mellan Helsingfors och Borgå, bygg en snabbspårväg mellan körfälten på motorvägen i stället!
 - varför spolia tusentals hektar mark om meningen är att göra en insats för miljön?
 - varför spolia livet för invånarna i Liljendal och Lapträsk med en bana som inte gagnar området överhuvudtaget?
- 

Kommentarer i anslutning till Öst-banans sträckning genom Hindersby och Lindkoski

Kommentit suomeksi Chatgpt:n avulla käännettyinä ruotsinkielisen tekstin perään.

Bakgrund

Byarna Hindersby och Lindkoski är till största delen jordbruksbygder där de flesta invånare får sin huvudsakliga inkomst från jord- och skogsbruk. En stor del av mindre äldre stugor bebos av sommarboende eller pensionärer. För de flesta jordbrukslägenheterna är det nödvändigt med inkomster från arbete utanför gården, eftersom arealerna sällan är tillräckligt stora för att täcka familjens försörjning och jordbrukets kostnader. För en livskraftig framtid för byarna är det avgörande att jordbrukslägenheterna förblir ekonomiskt hållbara och att tillräckligt stora sammanhängande arealer kan överföras till nästa generation.

Idag pågår en omfattande ägoreglering i området organiserad av Lantmäteriverket, för att optimera åkermarkernas struktur och effektivitet. Denna process är redan långt framskriden och syftar till att skapa större mer sammanhängande markområden nära gårdscentrumet. Detta har föranlett betydande investeringar genom modernisering av maskinparker för att effektivisera odlingen och minska miljöpåverkan genom kortare körsträckor.

Denna omfördelning kan i värsta fall leda till att lantbrukarens "nya" åkrar hamnar under banan medan de gamla skulle ha klarat sig. Tågbanans tänkta sträckning vid de båda problemområdena kommer att förstöra ca [REDACTED] ha av en jordbrukares areal. På kartan nedan är det enhetliga område som ägs av en enda odlare utmärkt med avvikande färg. Över detta område har planerats en väg, från [REDACTED]-vägen över [REDACTED], och själva tågbanan över den sydligaste stora åkern. Att arealförlusterna blir så stora beror på att en del konkret blir banområde eller väg och sedan blir den kvarvarande åkern delad i mindre områden med kilar. Detta i sin tur betyder att man får svårt att sköta jordbruksarbetet eftersom maskinerna inte är dimensionerade för små bitar bestående av kilar och genomkorsade av vägar.

De ekologiska-, sociala- och ekonomiska hållbarhetsprinciperna är centrala i dagens

samhällsplanering. I detta fall är det särskilt viktigt att beakta den sociala och ekonomiska hållbarheten. Förlusten av betydande jordbruksarealer hotar lokala lantbrukares framtid och leder till oersättliga ekonomiska och sociala konsekvenser för byarna. Vi vill uppmana till en noggrannare analys av möjliga alternativ som bättre balanserar hållbarhetsaspekterna.



Under mötet i Lindkoski (ordnades av ItäRata-ÖstBanan den 7.11.2024) presenterades den senaste kartan över banans sträckning. (kartan nedan texten) Efter att jag med hjälp av kart- och ritprogram (karttapaikka och paint.net) anpassat er karta till grundkartan så stämmer vissa saker medan andra blir helt fel. Om man antar att huvudvägarna skulle vara rätt så stämmer inte dragningen alls med det som finns på "er" karta? Man ser på kartan nedan hur er karta (den mörka fyrkanten) då den anpassas till grundkartan visar att dragningen av banan skulle gå längre söderut. Detta väcker frågor om hur den slutliga sträckningen fastställts och om informationen har kommunicerats på ett tydligt sätt. Det vore önskvärt att

sträckningen redovisas tydligt och att alla berörda parter har möjlighet att ge synpunkter utifrån korrekt information.



Tankar kring Öst-Banan:

1. Genom att anpassa banan till att följa råar/gränser mellan olika markägares egendom torde den ekonomiska påverkan vara mindre, samtidigt som den sociala hållbarheten förbättras.
2. Den sydligaste delen av [redacted] mot [redacted], [redacted] och [redacted] består huvudsakligen av lägenheter som saknar fortsättare för nästa generation. Med detta i åtanke skulle en justering av banans sträckning längre söderut vara ett mer hållbart alternativ. En sådan lösning skulle möjliggöra att

banan i större utsträckning passerar genom skogs- och moränmarker, vilket minskar påverkan på värdefull åkerareal. Dessutom skulle byggmaterial kunna hämtas lokalt från närområdet, vilket skulle bidra till effektivare resurshantering.

3. Ett nästbästa alternativ vore den nordligare sträckningen genom Mörskom. Här finns byggmaterial som annars måste fraktas till bygget, och mindre odlingsmark skulle förstöras.
4. Det bästa alternativet är att skrinlägga projektet. En bana fram till Borgå/Forsby kan fortfarande gynna pendlare till Helsingfors och Vanda flygplats. Vidare mot Kouvola är behovet tveksamt, särskilt då man i Kouvola räknar med en årlig befolkningsminskning på nästan 1 % (Kouvola stads hemsida). Statistikcentralen räknar att befolkningen i Kouvola har minskat med 11 000 personer fram till 2045. Dessutom innebär resan Kouvola–Helsingfors 1,5–2 timmar, vilket med anslutningsresor kräver tidiga morgnar. Antalet pendlare lär därför bli begränsat.

Enligt planeringsdirektör [REDACTED] information (muntlig info) vid mötet i Lindkoski har det inte heller gjorts en marknadsundersökning som skulle ge en uppfattning om behovet av banan.

Även turism från öst, som kanske varit en tanke i tidigare planer, har försvunnit som relevant argument. Kouvolas framtid skulle bättre stärkas genom satsningar på nya arbetsplatser, exempelvis inom gröna innovationer i trävaruindustrin.

Sammanfattning

Vi vädjar om en förnyad granskning av Östbanan, i första hand behovet av banan och i andra hand sträckningen. Detta med hänsyn till de långsiktiga konsekvenserna

för jordbruket och bygemenskapen i Hindersby och Lindkoski. En hållbar och genomtänkt planering är avgörande för att skapa lösningar som gynnar såväl regionens invånare som samhället i stort.

Med vänlig hälsning

[Redacted signature]

ommentit liittyen Itä-radán reittiin Hindersbyn ja Lindkoskén läpi

Taustaa

Hindersbyn ja Lindkoskén kylät ovat pääasiassa maatalousalueita, joissa suurin osa asukkaista saa elantonsa maataloudesta ja metsätaloudesta. Suuri osa vanhemmista pienistä mökeistä on kesämökkejä tai eläkeläisten asuttamia. Useimmille maatiloille on välttämätöntä hankkia tuloja myös muualta, sillä peltoalueet eivät yleensä ole tarpeeksi suuria kattamaan perheen elinkustannuksia ja maatalouden kuluja. Kylien elinkelpoisuuden kannalta on ratkaisevaa, että maatilat pysyvät taloudellisesti kestävinä ja että riittävän suuria yhtenäisiä alueita voidaan siirtää seuraavalle sukupolvelle.

Tällä hetkellä alueella on käynnissä laaja maanomistusjärjestely, jota koordinoi Maanmittauslaitos, ja jonka tavoitteena on optimoida peltojen rakennetta ja tehokkuutta. Prosessi on jo pitkällä, ja sen tavoitteena on luoda suurempia ja yhtenäisempiä maa-alueita tilojen keskusten ympärille. Tämä on johtanut merkittäviin investointeihin konekantojen modernisoinnissa, jotta viljelyä voidaan tehostaa ja ympäristövaikutuksia vähentää lyhyemmillä kuljetusmatkoilla.

Tämä alueen maanhallintamuutos voi pahimmassa tapauksessa tarkoittaa, että viljelijän "uudet" pellot menevät radan alle, vaikka vanhat pellot olisivat jääneet ehjiksi. Radan suunniteltu reitti molemmilla ongelma-alueilla vie noin [Redacted]

hehtaaria viljelijän maata. Alla olevassa kartassa on merkitty alue, joka on yhden viljelijän omistuksessa poikkeavalla värillä. Tämän alueen yli on suunniteltu tie  kautta, ja itse rautatie kulkisi alueen eteläisimmän suuren pellon yli. Maataloudelle aiheutuvat maata menettävät vaikutukset johtuvat siitä, että osa alueesta menee radan tai tien alle ja jäljelle jäävä pelto jaetaan pienempiin paloihin, jotka ovat vaikeasti hoidettavissa. Tällöin maatalouden koneet eivät ole mitoitettu pienille alueille, joissa on kapeita alueita ja jotka risteävät teiden kanssa.

Ekologiset, sosiaaliset ja taloudelliset kestävä kehityksen periaatteet ovat keskeisiä nykypäivän alueiden suunnittelussa. Tässä tapauksessa on erityisen tärkeää ottaa huomioon sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys. Merkittävän maatalousmaan menetys uhkaa paikallisten viljelijöiden tulevaisuutta ja johtaa korvaamattomiin taloudellisiin ja sosiaalisiin seurauksiin kylille. Pyydämme huolellisempaa vaihtoehtojen analyysiä, joka tasapainottaa kestävyysnäkökulmat paremmin. Lindkoskessa (ItäRata-ÖstBananin järjestämässä kokouksessa 7.11.2024) esiteltiin radan viimeisin reittikartta. (kartta alla tekstin jälkeen)

Kun olen käyttänyt kartta- ja piirustusohjelmaa (karttapaikka ja paint.net) ja sovittanut teidän kartan peruskarttaan, tietyt asiat pitävät paikkansa, mutta toiset ovat täysin väärin. Jos oletetaan, että pääväylät olisivat oikein, niin reitin kulku ei ole lainkaan oikea verrattuna "teidän" karttaanne. Alla olevasta kartasta näkyy, kuinka teidän karttanne (tummalla neliöllä merkitty alue) sovitettuna peruskarttaan osoittaa, että radan reitin pitäisi kulkea paljon etelämmäksi. Tämä herättää kysymyksiä siitä, kuinka lopullinen reitti on määritelty ja onko tiedotettu oikein. Olisi toivottavaa, että reitti esitetään selkeästi ja että kaikki asianosaiset voivat antaa palautetta oikeiden tietojen pohjalta.

Ajatuksia Itä-radasta:

1. Jos rata sovitettaisiin seuraamaan rajoja eri maanomistajien tilojen välillä, taloudellinen vaikutus olisi pienempi, samalla parantaen sosiaalista

kestävyyttä.

2. [REDACTED] eteläisin osa, joka rajoittuu [REDACTED], [REDACTED] ja [REDACTED] alueelle, koostuu pääasiassa tiloista, joilla ei ole seuraajia seuraavalle sukupolvelle. Tämän huomioon ottaen radan reitin siirtäminen etelämpään olisi kestävämpi vaihtoehto. Tällainen ratkaisu mahdollistaisi sen, että rata kulkisi enemmän metsien ja moreenimaiden kautta, mikä vähentäisi arvokkaan peltoalueen tuhoutumista. Lisäksi rakennusmateriaali voitaisiin ottaa paikallisilta alueilta, mikä edistäisi tehokkaampaa resurssien käyttöä.
3. Toiseksi paras vaihtoehto olisi siirtää reitti pohjoisempaan Mörskomiin. Siellä on rakennusmateriaalia, joka muuten pitäisi kuljettaa rakennustyömaalle, ja pienempää viljelymaata tuhoutuisi vähemmän.
4. Parhaana vaihtoehtona olisi jättää projekti kokonaan toteuttamatta. Rata Borgå/Forsbyhyn asti voi edelleen hyödyttää Pendelmatkustajia Helsinkiin ja Vantaan lentokentälle. Kouvolaan jatkaminen on sen sijaan epävarma, erityisesti kun Kouvolaassa ennakoidaan lähes 1 %:n väheneminen väkiluvussa (Kouvolan kaupungin verkkosivut). Tilastokeskuksen mukaan Kouvolan väkiluku tulee laskemaan 11 000 hengellä vuoteen 2045 mennessä. Lisäksi matka Kouvola–Helsinki vie 1,5–2 tuntia, mikä yhdistetyillä matkoilla vaatii aikaisia aamuherätyksiä. Pendelmatkustajien määrä tulee todennäköisesti olemaan rajallinen.

Suunnittelupäällikkö [REDACTED] tiedon mukaan (suullinen tieto)

Lindkoskessa pidetyn kokouksen yhteydessä ei ole myöskään tehty markkinatutkimusta, joka antaisi käsityksen radan tarpeellisuudesta.

Myöskään itäisestä turismista, joka ehkä oli aikaisemmassa suunnitelmassa ajateltu, ei enää ole järkevää perustetta. Kouvolan tulevaisuutta voisi paremmin tukea investoinneilla uusiin työpaikkoihin, esimerkiksi vihreissä innovaatioissa puu- ja metsäteollisuudessa.

Yhteenveto

Pyyämme Itä-radan tarkempaa arviointia, ensisijaisesti radan tarpeellisuuden ja toiseksi reitin osalta. Tämä erityisesti ottaen huomioon pitkäaikaiset seuraukset maataloudelle ja kyläyhteisölle Hindersbyssä ja Lindkoskessa. Kestävä ja harkittu suunnittelu on elintärkeää, jotta voidaan luoda ratkaisuja, jotka hyödyttävät sekä alueen asukkaita että yhteiskuntaa laajemmin.

Terveisin*



Lähetätä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 15.36
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Ostbanan MKB/ [redacted]

Luokat: [redacted]

Jag [redacted] äger en fastighet vid [redacted]
I skogen som gränsar till mitt hus finns mycket olika djurarter bl.a.
Ugglor (flera skyddade boträd), korpar, fladdermöss, trollsländor.

Om Östbanan byggs enligt Itäratas planer skulle denna skog bli ca. 50m från järnvägen, detta skulle leda till att dessa djur inte längre skulle kunna stanna kvar där.

Vid [redacted], Borgå finns de s.k. brukspottarna, som är resterna av gammalt nedlagt tegelbruk, där man tagit upp lera för att bränna tegel.
I detta skyddade område område häckar bl.a. Gråhäger och svanar.
Dessutom är djurlivet rikt i dessa vattensamlingar, grodor och andra vattendjur.
Forskare från Helsingfors Universitet har längre tider besökt området för att utforska djurlivet där.
Detta området kommer att ligga ganska nära Östbanan om den skulle byggas enligt Itärata Oys planer.

MVH
[redacted]

MIELIPIDE

21.11.2024

Uudenmaan ELY-keskus
PL 36
00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri ry
Savonkatu 23, 3.krs, huone 3018
45100 Kouvola
[REDACTED]
kymenlaakso@sll.fi

Asia: Itäradan YVA. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma. Itärata Oy.
Dnro: UUDELY/17031/2023

Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri ry toteaa mielipiteessään seuraavaa:

Yleisesti:

YVA-ohjelma on varsin selkeästi laadittu ja esitetty. Teksti on hyvin luettavaa ja tiivistä. Ohjelma taustoittaa ja avaa aihetta ja prosessia kattavasti.

Tosin ohjelmassa ei tarkastella lähemmin (mm. hiilitaselaskennan kannalta), ettei hanketta toteuteta (vertailuvaihtoehto 0+) ja toteutetaan sen sijaan nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamisankkeet. Itäradan toteuttamatta jättäminen ei siten tarkoita, ettei raideyhteyttä Helsingin ja Kouvolan välillä olisi.

Huomautuksena, että Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piirin mielipiteessä keskitytään ensisijaisesti yhdistyksen toimialuetta (Kymenlaakson maakunta) koskeviin hankkeen tietoihin ja vaikutusarvioihin, mutta paikoin mielipiteessä viitataan yleisempään tasoon.

Luontoarvot:

YVA-ohjelman sivulla 42 todetaan:

"-- [r]atalinjavaihtoehtojen vaikutusalueella esiintyy todennäköisesti myös muita huomionarvoisia ja suojeltuja kohteita, kuten luonnonsuojelulain 64 §:n nojalla suojeltavia luontotyyppejä, metsälain 10 §:n mukaisia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä elinympäristöjä, vesilain 2. luvun 11 §:n mukaisesti suojeltuja vesiluontotyyppejä ja vesilailla suojeltuja puroja, Helmi-keskittymiä (Helmi-elinympäristö-ohjelmassa tunnistettuja ekologisesti merkittävien elinympäristöjen kokonaisuuksia) sekä Uudenmaan ELY-keskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen inventoimia arvokkaita perinnebiotooppeja. Huomionarvoisten ja suojeltujen kohteiden esiintyminen ratalinjausten vaikutusalueella selvitetään ja kohteet otetaan huomioon vaikutusten arvioinnissa.

Vaikuttaa siltä, että Venjärvi – Korja -välillä ratalinjavaihtoehtojen alle jää useita arvokkaita luontokohteita (vrt. s. 46-48). Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE) on vertailussa tältä kannalta vähiten huono vaihtoehto. Tosin alustava arvio ratalinjavaihtoehtojen vaikutuksista direktiivilajistoon ja ekologiin yhteyksiin antaa taas toisenlaisen vertailutuloksen.

Samaan keskusteluun liittyen luontoarvoihin kohdistuva uhka kuvataan sivulla 68 seuraavasti:

”Suorat vaikutukset ovat tunnistettavissa nimenomaan radan välittömässä läheisyydessä. Ne aiheutuvat rataväylän raivaamisesta, radan uusista rakenteista ja liikenteen aiheuttamista häiriötekijöistä. Radan alle voi jäädä arvokkaita kohteita tai lajeja.”

Alustavan luontovaikutusarvioinnin perusteella on pikemminkin niin, että radan alle tulee jäämään arvokkaita kohteita ja/tai lajeja linjavaihtoehdosta riipumatta.

Suunnitelmassa viitataan myös HELMI-ohjelman keskittymiin. Ympäristöministeriö vahvisti vastikään Kaakkois-Suomen ensimmäisen HELMI-keskittymän, Salpausselät.

YVA-ohjelmassa ei oteta kantaa luontohaittojen ekologiseen kompensaatioon (vrt. LSL 11 luku ”Vapaaehtoinen kompensaatio”) ja sen menetelmiin, kuten ennallistamiseen. Tällä on merkitystä myös sivun 73 toteauksessa esitettyyn vaikutusten mittakaavaan. Vaikutukset voivat olla paikallisesti merkittäviä, mutta ne häivytetään laajemmalla tarkastelussa esimerkiksi ”suotuisan suojelutason” -tulkinnalla tai niputtamalla yhteen luontotyyppit niiden luonnontilaisuudesta asteesta riipumatta.

Luontotyyppin paikallinen menettäminen katsotaan helposti hyväksyttäväksi, jos laajemmalla alueella esiintyy samaa luontotyyppiä useammin paikoin. On silti mahdollista, että menetettävä luontotyyppi on laadultaan parempi kuin säilyvät luontotyyppit keskimäärin. Toisinsanoen, YVA-tarkastelussa voidaan esittää kohteita kompensoitavan, mutta käytännössä ei välttämättä tapahdu, koska luonnonsuojelulain mukaisen vapaaehtoisen kompensaatioissa toimenpanossa ja suotuisan suojelutason tarkastelussa on niin suuri tulkintavara.

Kompensaatioproblematiikkaan viitataan epäsuorasti ohjelman sivuilla 71-72. Kompensaatio ja ennallistaminen koskee myös sivulla 71 viitattujen, muiden hankkeiden ja maankäyttömuotojen yhteisvaikutusten hallintaa.

Rakennusajan vaikutuksissa mahdollisten happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja niiden muokkauksen vaikutus erityisesti vesiekosysteemeihin ja lajistoon tulee huomioida. (vrt. s. 80, 82)

Radan vaikutukset yleisellä tasolla on kuvattu monipuolisesti alaluvussa 6.3.1. ”Tyypilliset vaikutukset” sivuilla 76-77. Alaluvussa 6.3.4. ”Vaikutukset ekologiseen verkostoon” tulee huomioida suojelualueiden merkitys ekologisessa verkostossa sekä radan kielteinen vaikutus verkostoon pirstoutumisen ja estevaikutuksen vuoksi. Pysyvänä rakenteena rata voi estää uusien suojelualueiden ja ennallistamistoimien tuoman lisäyksen ekologiseen verkostoon.

Yleisesti ratahankkeen vaikutus luontoarvoihin tulisi ymmärtää luontokadon kannalta. Rata

hävittäisi ja heikentäisi välittömästi olemassaolevia luontoarvoja niiden jäädessä ratalinjauksen alle. Rata heikentäisi virtavesiä ja ekologisia yhteyksiä laajemmin sekä pirstoo ja estää ekologisia verkostoja ja niiden kehittämistä.

Luontovaikutuksia tulisi arvioida kokonaisvaltaisesti luontokadon kannalta, myös siihen liittyvien sopimusten osalta. Esimerkiksi EU:n biodiversiteettistrategialla ja ennallistusasetuksella vastataan jo tähänäastiseen luontokatoon. Hankkeet, jotka lisäävät sitä ovat erittäin kyseenalaisia.

Pohjavesi:

Hankkeen vaikutukset pohjavedestä riippuvaisiin elinympäristöihin tulee ottaa huomioon.

Hiilitase:

Hiilivaikutusten laskennan osa-alueet vaikuttavat perusteluilta (rakentaminen, vaikutus hiilinieluihin ja -varastoihin, liikenne), mutta niiden sisältöä tulee tarkentaa.

Hanketta perustellaan osin liikenteen CO₂e-päästöjen vähentämisen kautta. (vrt. esim. s. 14-15). Toisaalta kumipyöräliikenteen sähköistymisen edetessä raideliikenteen suhteellinen etu CO₂e-päästöissä jatkuvasti supistuu.

Hankkeen kokonais-CO₂e-vaikutus tulisi laskea suhteessa muodostuvien päästöjen ja aikaansaatuun päästövähennykseen (liikenne) erotuksena ja edelleen aikana, joka kuluu, että hankkeesta aiheutuvat päästöt kompensoituvat

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä valtiovarainministeriön Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvityshankkeessa (24.1.2023) on arvioitu, että Suomessa meneillään olevien ratahankkeiden ilmastovaikutusten ”takaisinmaksuaika” olisi hankkeesta riippuen noin 140-330 vuotta. Näin kauan kestäisi, että rakentamisesta aiheutuvat valtavat hiilipäästöt olisi kompensoitu saavutetulla muun liikenteen päästöjen vähenemisellä. Jo yksin tämän tiedon perusteella hankkeista pitäisi luopua, sillä Suomi on sitoutunut olemaan hiilineutraali jo vuonna 2035, ja tämä tavoite on kirjattu myös ilmastolakiin.

Yleisesti ratahankkeen vaikutus hiilenkiertoon tulisi ymmärtää ilmastomuutoksen kannalta. Rata hävittäisi ja heikentäisi välittömästi olemassaolevia hiilinieluja ja -varastoja niiden jäädessä ratalinjauksen alle.

Ilmastovaikutuksia tulisi arvioida kokonaisvaltaisesti hankkeesta seuraavan hiilivuodon kannalta, myös siihen liittyvien sopimusten ja lakien osalta, kuten Suomen hiilineutraaliustavoite 2035 sekä ilmastolaki. Hankkeet, jotka heikentävät edellytyksiä niiden saavuttamiseksi ja noudattamiseksi ovat erittäin kyseenalaisia.

Kouvolassa, 21.11.2024



Lähetätä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 16.56
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023

Respons till östbanans miljökonsekvensbedömning.

Om banan dras genom [redacted] by, försvåras all markanvändning. Förutom att man förlorar mark som blir under banan, får man väldigt mycket besvärligare körväg till sina åkrar och skogsskiften. I byn genomförs som bäst en ägoreglering med syfte att förbättra arronderingen för odlarna. Detta arbete skrotas helt och är inget värt om banan dras diagonalt över de bästa skiftena som ligger ute på slätten.

Att ta sig till sin skog för att jobba eller observera blir orimligt besvärligt. Halva min skogsmark blir på andra sidan banan. Alla skogsvägar vi markägare byggt med egna medel och statligt bidrag blir med ens helt felplacerade.

Till råga på allt har vi [redacted] bor ingen som helst nytta av banan, endast stora nackdelar. Värdet på våra fastigheter sjunker.

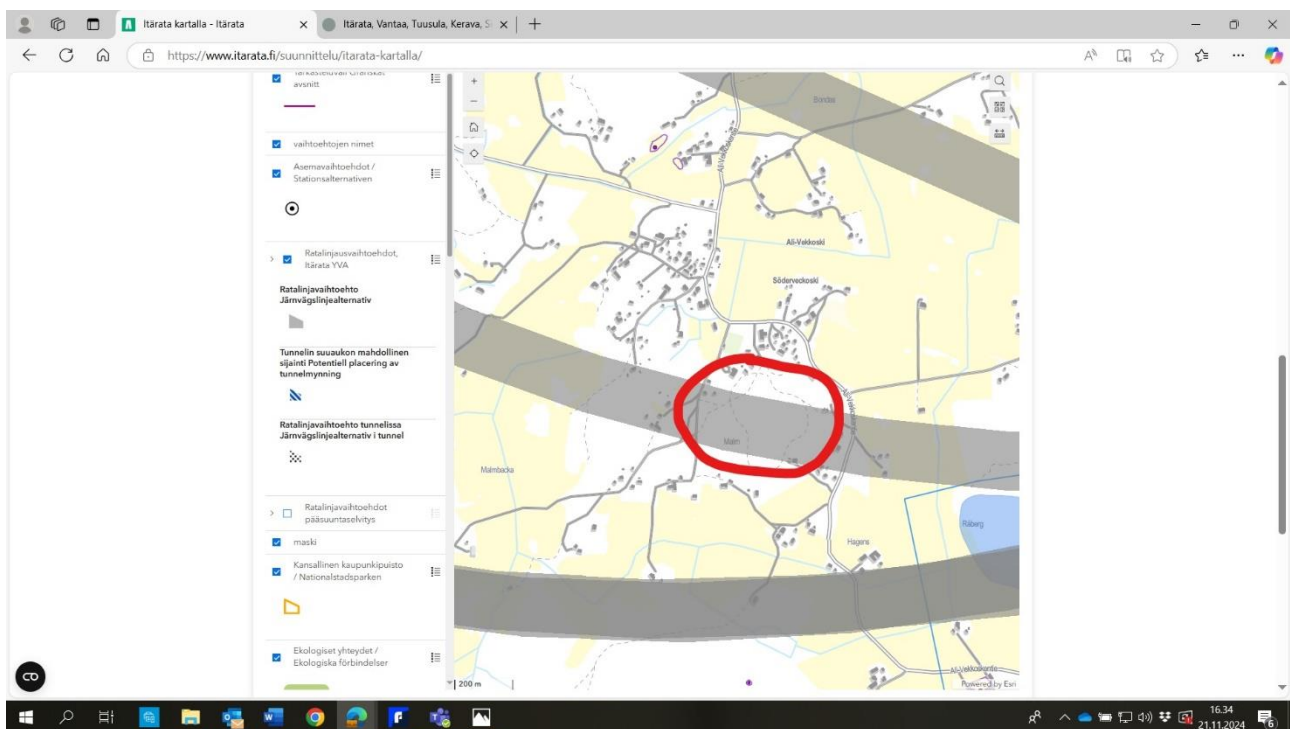
[redacted]

Palaute liittyen Itäradan YVA-selvitykseen

Linjausvaihtoehto ve SP kulkee Ali-vekkosken kylän läpi. Tällä on suuri vaikutus kylän elinvoimaan. Suunniteltu linja menee suoraan kylän käytössä olevan merkittävän kangasmaastomaisen virkistysalueen ”Malm” läpi jossa on mm. pururata ja seuratalo. Alue on aktiivisesti koko kylän käytössä esim. kuntoilun, ulkoilun, marjastamisen ja sienestämisen merkeissä. Alueella on tietääkseni myös lähteitä. Tämä tulee huomioida suunnittelussa.

Linjavaihtoehto ve SE ja ve N olisivat parempi vaihtoehto koska nämä linjat välttävät isoimmat asutuskeskukset kuten elinvoimainen Ali-vekkosken kylä.

Virkistysalue ”Malm” merkitty karttaan punaisella ympyrällä.



Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 17.22
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023: Åsikt om Östbanans miljökonsekvensprogram
Liitteet: Anmärkningar om MKB-programmet för Östbanan-2024-11-21-16-58-40.pdf

Luokat: [REDACTED]

Hej,
bifogar min åsikt om de olika alternativen genom Borgby och hur de påverkar en vanlig bysbo.Hoppas det kan beaktas i miljökonsekvensutredningen som Östbanan Ab skall göra. Vi är många som blir och lida, så motiveringar till olika alternativ måste vara verkligt goda.

[REDACTED]

19 november 2024

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
Registraturen
PB 36
00521 Helsingfors

registratur.nyland@ntm-centralen.fi

ÅSIKT OM MILJÖKONSEKVENSPROGRAMMET för ÖSTBANAN

Östbanan Ab har bett om bedömning av miljökonsekvensprogrammet för tågbanan från flygplatsen till Kouvola via Borgå.

Alternativen som bedöms

Tills för en månad sedan fanns tre alternativ för bandragningen genom Sibbo till Borgå, nu finns det plötsligt fyra, då också en variant via Nickby tagits med i sista minuten. De fyra alternativen skall utredas och bedömas liksom 0+ alternativet, som utgår från att Flygbanan byggs, men inte den nya banan via Borgå.

Dessutom bör det nedan beskrivna saknade alternativet KeNlbanans fortsättning, samt 0++alternativet också utredas och bedömas.

Tre alternativ genom Borgby

Tre av alternativen går igenom byn Borgby i Sibbo - *ve AK*, *ve SP*, *ve SE*.

På Borgby delgeneralplankarta från 2013 finns en möjlig östbana skissad, och den har folk beaktat då de byggt hus. Det är också den enda banmöjligheten (*ve SE*) som inte skär sönder hela byn. Notera att alla hus byggda på det senaste årtiondena är byggda med beaktande av att om en bana österut någon gång verkligen skulle byggas, så skulle den komma att gå längs med Borgby-Hertsby-byagräns, ungefär längs nuvarande starkströmmsgata, dvs landskapsplanens banalternativet *veSE* är beaktat i byn.

Däremot skär de två nyare nordöstliga banalternativen (*ve AK*, *ve SP*) rätt igenom byn, över berg och bäckdalar, åkrar och vägar, och båda alternativen går över många hus och gårdar. En grov uppskattning är att vardera alternativet kör över och totalförstör minst 20 hus bara i byn Borgby. Dessa alternativ skär också genom den över 125 år gamla föreningslokalen [REDACTED] och en del gamla gårdar och hus. Många gårdsbyggnader förstörs också även om bostadshuset skulle stå kvar. Alternativen lämnar byn i två delar och förstör stora delar av de vackra miljöerna. Det nordöstligaste alternativet (*veAK*) skär mest genom byn, och med banan förstörs nästan alla berg som finns i byn och byn splittras i två, miljön förändras fullständigt.

Banalternativen går också genom marker där det finns källor, och mycket nära de åkrar där flyttfåglarna samlas och vilar under vår och höst. Viltets vandringsrutter förstörs också. Vandringsrutterna har minskat under senaste årtionden och är kritiska för att djur skall kunna vandra, tex komma till Storskogen och kusten från norr och öster. Lo och varg, älg och alla skogsdjur och fåglar, liksom de människor som blir kvar i närheten, störs av oljudet från järnvägen.

Vad kostar en ny snabbare bana i tid och pengar och ur miljösynvinkel?

Då miljökonsekvensbedömningen görs måste också hänsyn tas till **hur mycket en ny snabbare bana kan tjäna in i tid, och vad den kostar i pengar, och när banan som helhet miljö- och kostnadsmässigt går jämt ut**. Enligt Finansministeriets analys från 2023 tar det nästan 300 år innan det går jämt ut. De nya driftskostnaderna för den nya banan bör också räknas med i jämförelsen. De som under de följande 300 åren bor, eller kunde ha bott kring banan, får aldrig någon nytta av banan eftersom det enbart är i Borgå en del invånare kan utnyttja banan för att färdas. Miljön blir förstörd och rörelsemöjligheterna i och mellan byarna förstörs till nytta för Borgåbor som jobbar i Helsingfors eller skall till flygfältet. Genom Sibbo och byarna före och efter Borgå skär banan av åkrar och ängar, skogar och berg för all framtid för både människor och vilddjur, och kvarvarande liv störs av tåg ljudet och avskurna vägar och marker och långvarigt förstörd mark.

Tågen via Lahtis kommer att minska radikalt ifall den nya Östbanan byggs via Borgå, dvs Lahtis-Kervo och Lahtis-Kouvola banornas lönsamhet går ned och bör räknas med i kostnaderna för den nya banan, liksom effekterna för kringvarande samhällen. Det är alltså inte enbart områden kring en eventuell Östbana som berörs, utan även tågbanan från Kervo till Kouvola via Lahtis. De orter som kommer efter Kouvola (bana norrut/österut), bör moderniseras oberoende av om östbanan förverkligas eller inte.

Ett saknat alternativ

Eftersom Borgå är den enda stad som inte har tågförbindelser i de föreslagna banalternativen, är utgångspunkten att trafiken till Borgå är det viktigaste, inte att banan går till Kouvola, som ju redan idag har tågförbindelser.

Då saknas alternativet att den existerande bandragningen från Kervo via Nickby utnyttjas, och den gamla banan till Borgå moderniseras och en ny rutt drasi Borgå där det behövs.

Järnvägen genom Sibbo till Sköldvik är elektrifierad. Efter Borgågränsen fortsätter banan mot Sköldvik och den gamla antikbanan viker av och fortsätter till Borgå. På sträckan Kervo-Nickby kommer under de närmaste 15 åren regelbunden närtrafik att starta. Samma bana kunde på Sibbosidan användas för tåg till Borgå. Banan skulle betjäna Tallmo, Nickby, Hindhår, Borgå och kunde gå ända till Helsingfors om Borgå också är med. Den skulle betjäna betydligt fler människor än Östbanan, som bara stannar i Borgå. Den skulle vara obetydligt långsammare än Östbanan eftersom hastigheten 300km/h i praktiken skulle vara betydligt mindre på Östbanan.

0++alternativet - Lahtis-Kouvola och vidare

Banan från Lahtis mot Kouvola och nordväst kan och bör sörjas förbättras. När de förbättrade förbindelserna är gjorda, är skillnaden till 300 km/h Östbane-tåget i minuter väldigt liten - tåget blir snabbare än idag även utan Östbanan. **Detta alternativ, inkluderande flygbanan, är det 0++-alternativ som borde jämföras med de föreslagna banvarianterna.**



Lähetäjä:

Lähetetty:

torstai 21. marraskuuta 2024 17.26

Vastaanottaja:

ELY Kirjaamo Uusimaa

Aihe:

MKB programmet

Luokat:

Jag och min familj önskar att banan inte skulle förverkligas.
Ser ingen framtid med banan, har svårt att tro att intresset att flytta österut för att komma med tåg snabbare in till Helsingfors skulle bli så stort att det skulle vara lönsamt. Hellre sätta ut pengarna på att hålla våra vägar i skick. Landets ekonomi är svag och förstår inte hur projektet kunde gynna landets ekonomi på något sätt, trots att det skulle tillfälligt öka arbetsmöjligheter under bygget.

Privatpersoners mark skulle försvinna (köpas upp för en struntsumma) som fram för allt skulle ta bort av möjligheter till odling eller skogsvård/bruk som för dem kan vara en ekonomisk förlust.

Jakt skulle påverkas, likaså andra naturresurser skulle påverkas negativt.

Lähetäjä: [Redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 18.52
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Östbanan

Luokat: [Redacted]

Undertecknade har tagit del av banförslaget för Östbanan som planeras genom Gammleby by. Vi kan icke godkänna dessa LN och LS förslag som skulle förtstöra vårt vackra kulturlandskap som redan belastas av motorvägen som går söder om byn. Sträckningen i planen märkt M är då det fördelaktiga alternativet för vår by. Vi hoppas att våra åsikter beaktas

[Redacted]

Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 19.59
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Östbanan

Luokat: [REDACTED]

Undertecknade har tagit del av banförslaget som planeras genom Gammelby by.
Vi kan icke godkänna dessa LN och LS förslag som skulle förstöra vårt vackra kulturlandskap som redan belastas av motorvägen som går söder om byn. Sträckningen i planen märkt M är det fördelaktiga alternativet för vår by. Vi hoppas våra åsikter beaktas.

[REDACTED]

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 20.08
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Ostbanan respons

Luokat: [redacted]

Jag har bekantat mig med planerna för Ostbanan och jämfört bansträckningarna LE, LP och M.

Enligt mig är den fördelaktigaste sträckningen M.

Landskapet mellan linjen Pålböle träsk - Gammelby träsk till kusten (Gammelby viken) är bara ca 3 km brett. Området belastas redan med en landsväg och en motorväg. Att belasta kulturlandskapet med ännu en tågbana är inte önskvärt.

Dvs röstar för sträckningarna i denna ordning:
M
LP
LE

[redacted]

Utlåtande om UDELY/17031/2023 Östbanan, sträckningen Paipisvägen – Backas

Planeringen av Östbanans dragning genom området mellan Paipisvägen och Backas har väckt betydande oro bland medlemmarna i Borgby jaktförening r.f. och då speciellt dess inverkan på de viktiga ekologiska förbindelserna i regionen. Dokument och rapporter som *Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella* [1] och *Nylands ekologiska nätverk enligt Zonation-analys* [2] lyfter fram vikten av att bevara dessa förbindelser, då de är avgörande för att stödja den biologiska mångfalden och säkerställa en fungerande ekologisk infrastruktur. Den aktuella sträckningen riskerar att ytterligare försvaga dessa redan utsatta ekosystem och motverka de riktlinjer som finns för naturvård och hållbar markanvändning.

Enligt den omfattande Zonation-analysen är den ekologiska situationen i östra Nyland särskilt utsatt. Analysen framhåller att de ekologiska förbindelserna här är i betydligt sämre skick jämfört med västra Nyland, med få kvarvarande obrutna korridorer som möjliggör djurens rörelse. Enligt analysen finns det i praktiken endast en betydande ekologisk korridor längs med Borgås södra kust som upprätthåller en viss ekologisk funktionalitet.

Den ekologiska förbindelsen som berörs av Östbanans planerade sträckning går söder om Borgby genom Söderveckoski, ett område där flera arter rör sig mellan sina livsmiljöer och använder korridoren för att nå Sibbo storskogs nationalpark. I *Naturresursinstitutets rapport om älgvandring* [3] kan man dessutom se hur älgarna rör sig mellan den ekologiska förbindelsen och Borgby jaktförenings södra jaktmarker.

Den planerade sträckningen av Östbanan korsar dessa ekologiska korridorer och riskerar därmed att fragmentera landskapet ytterligare. Fragmentering av habitat kan leda till isolering av djurpopulationer, vilket i sin tur ökar risken för genetisk utarmning och minskar djurens förmåga att röra sig och söka föda. Detta står i direkt konflikt med principerna i naturvårdslagen [4], som understryker vikten av att skydda biologisk mångfald, och med de riktlinjer som fastställts i EU:s habitatdirektiv [5], som kräver att medlemsstaterna vidtar åtgärder för att bevara hotade habitat och arter.

Sammanfattningsvis är det av yttersta vikt att planeringen av Östbanan omprövas för att bevara regionens ekologiska integritet och säkerställa att de naturliga förbindelserna förblir intakta. Ett sådant tillvägagångssätt skulle inte bara vara förenligt med gällande miljölagstiftning och EU-direktiv utan också bidra till att skydda områdets rika biologiska mångfald för framtiden.



Borgby jaktförening r.f.

Referenser

- [1] 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
- [2] Nylands förbund, Nylands ekologiska nätverk enligt Zonation-analyser
<https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2021/10/Uudenmaan-ekologiset-verkostot.pdf>
- [3] Tutkittua tietoa hirvien liikkeistä
<https://www.luke.fi/fi/luonnonvaratieto/tiedetta-ja-tietoa/hirvi-ja-sorkkaelaimet/hirvi/tutkittua-tietoa-hirvien-liikkeista>
- [4] Naturvårdslagen 9/2023
<https://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2023/20230009>
- [5] 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>

Lausunto

22.11.2024

Itäradan suunnitelmaan sen YVA – ohjelmaan liittyen toteamme seuraavaa:

Suunnitelman linjaus VeLP:

Tämä linjaus lävistää itä-Uudenmaan erään suurimmista ja luontoarvoiltaan arvostetuimmista peltoalueista Kreivilän kylän kohdalla. Linjaus kulkee aivan Kreivilän vanhan suomalaisen kansakoulun vierestä. Koulunympäriille sijoittuva maalaismaisema on vertaansa vailla oleva kulttuurihistoriallinen kokonaisuus, jonka historiaan kuuluu niin lukuisia merkittäviä historiallisia merkkipaaluja kuin luonnonsuojelullisia arvojakin. Ruotsinkieliselle alueelle perustettu ja rakennettu ensimmäinen ja ainoa suomenkielinen kansakoulu loi alueen suomenkieliselle vähemmistölle mahdollisuuden kouluopetukseen ja sivistykseen omalla äidinkielellä avaten täysin uudenlaisia näkymiä ja osaamista, mikä tänäkin päivänä näkyy kyläyhteisön rikkautena, asujaimiston aktiivisuutena sekä seudun lukuisina, pitkäaikaisina maanviljelystiloina. Kreivilän vanha kansakoulu on myös rakennushistoriallisesti arvokas ja kaunis perinnerakennus, jota on kunnostettu ja vaalittu alkuperäistä rakentamista kunnioittaen aktiivisesti koko sen olemassaolon ajan. Koulu on myös paikalliselle väestölle tuttu maamerkki.

Myös Kreivilän alueen luonto on arvokasta perinnemaisemaa, joka tarjoaa monipuolisen kirjon niin virkistykseen kuin luonnon monimuotoiseen kasvuun.

Huomionarvoista on myös se, että alueelta on löytynyt pitkän ajan aikana muinaisjäänteitä varhaisesta asutuksesta, joka myöskin kielii alueen monipuolisista mahdollisuuksista asukkaille. Viimeisin muinaislöytö on 2024 syksyltä vanhan kansakoulun alueelta.

Kreivilän aluetta halkoo Kotoniitynoja, joka jäisi hankkeen alle tuhoten valtavan määrän erilaista hyönteiskantaa, telkkien, sirkkujen ja kертusten pesimäalueita. Linjauksen alle jäisi myös poikkeuksellisen suuri ja harvinainen näinkin etelässä oleva teerikanta, [REDACTED]

[REDACTED]. Kaikki alueen pellot ovat niin kevät- kuin syysmuuttojen aikoina tundralle muuttavien hanhilajien joka vuotuisia levähdyspaikkoja. Lajikirjoon kuuluvat jopa kiljuhanhet sekä alueella poikkeukselliset kurmitsat ja muut kahlaajat. Aivan linjauksen alle [REDACTED] tilan takana olevassa kosteikossa pesii mm. metsäviklo, joka sekin on suhteellisen harvinainen laji. Niin ikään alueella oleva Kurkmossan niminen paikka on saanut nimensä muuttavien kurkien mukaan. Viimeisin tulokas on havainto viiksitimalista, joka osoittaa, että alue on muuttumassa huomattavaksi lintualueeksi. Myöskin harvinaisen arosuohaukan näkyminen on vuosien saatossa lisääntynyt niille otollisen ruokakannan lisääntytyä. Tässä kohtaa on syytä huomauttaa, että linnustoon

liittyvää suurdataa on ainakin kahdessa eri lähteessä. Lausunnon antajilla ei ole tietoa, onko suunnittelun arvioissa käytetty Bird Life:n tietokantaa, joka on laajuudeltaan erilainen ja laajempi kuin Lajitietokeskuksen. Lintuharrastajien ongelmana oleva kahteen tietokantaan syöttäminen voi antaa harhaanjohtavan kuvan alueen linnustosta, mahdollisesti myös koko lajikirjosta.

Kreivilän kylän peltoaukeiden viereiset metsät ovat alueelle tyypillisiä talousmetsiä, joista paikalliset omistajat saavat osittain elantonsa. Metsät ovat hyvin hoidettuja ja niiden hyötykäyttö jokamiehen oikeuksiin liittyen ovat suuret. Metsäalueilta on saatavissa merkittävät mustikka- ja puolukkasadot sekä runsas kanttarelli sekä suppilovahvero sienikanta, jopa herkkutatteja löytyy alueelta.

Maaseudun asukkaille luonto on oleellinen ja tärkeä kokonaisuus. Se tuo työn sekä elinkeinon maanviljelijöille ja muille asukkaille puolestaan tärkeitä virkistysarvoja. Nyt suunniteltu VeLP linjaus katkaisi kaikki kävely-yhteydet kylän metsiin ja pelloille. Käynti kunnan palveluiden äärelle Myrskylään katkeaisi ja toisi kohtuuttoman pitkiä kiertoteitä lisäten kulkuaikoja sekä siten saasteita. Eripuolella rataa asuvien tasavertaisuus kunnan palveluihin muuttuisi oleellisesti, jopa perustuslain vastaisesti. Ratojen mahdolliset alitus- tai ylityspaikat eivät mahdollista eläinten liikkumista alueella vinouttaen lajikantoja ja aiheuttaen myös uhan rata liikenteelle.

Muut linjausvaihtoehdot:

On selvää, että kaikki linjausehdotukset saavat samankaltaista palautetta, turmellaanhan niissäkin kyseisten alueiden luonto ja elinkeinoja, jopa kuntalaisten asuntoja. Kaikkien linjausvaihtoehtojen ongelmat ovat samanlaiset. Ne heikentävät asukkaiden elinmahdollisuuksia oleellisesti ja heikentävät alueiden talouden kehitystä. On vaikea ymmärtää, miten yhden pienen rataosuuden rakentaminen toisi niin paljon hyötyä Itä-Suomelle, että voidaan uhrata itä-Uusimaa, kun olemassa olevaa infrastruktuuria hyvin hoitamalla ja kehittämällä saadaan aivan varmasti yhtä vaikuttavia tuloksia. Matka-ajan lyhentämisellä ei saada aikaan kaivattuja investointeja Itä-Suomeen. Sellaiset investoinnit tarvitsevat toimivaa rahtiliikennettä, eivät nopeaa matkustajaliikennettä. Olemassa oleva kantatie 6 Koskenkylästä Kouvolaan on ainoa edes jollain tavalla perusteltu linjaus uudelle radalle. Se edellyttäisi normaalin liikennenopeuden asemineen taajama-alueilla (Liljendal, Lapinjärvi, Koria), jotta saadaan hyötyä myös asukkaille ja kunnille, joiden läpi rata kulkisi.

Yleistä:

Koko itäradan suunnitelma vaikuttaa kansalaisten ja maanomistajien sekä suunniteltujen linjausten lähetyvillä asuvien kannalta haitalliselta. Erilaisella raideleveydellä ja suurnopeuksiin soveltuva ratahanke on täysin irrallinen rataosuus koko muun Suomen ratakokonaisuudesta. Jo nyt on tiedossa, että on olemassa paljon tärkeämpiä turvallisuuteen ja koko Suomen raideliikenteeseen liittyviä hankkeita, jotka perustuvat olemassa olevaan

raideleveyteen ja kalustoon sekä todelliseen tarpeeseen. Nyt toteutetulla suunnitelmalla ainoastaan spekuloidaan asioita, kuvitellaan saavutettavia hyötyjä ja hankitaan puoltavia näkökantoja tahoilta, joiden sitoutuminen on marginaalista. Hankkeeseen liittyy niin paljon tosiasiassa suuria epävarmuustelijoita, että koko hanke olisi veronmaksajien ja kansalaisten varojen säästämiseksi lakkautettava. Suunnitelma on jo nyt aiheuttanut maan arvon alenemista linjausten alueilla. Lisäksi samoilla alueilla ei radan rakentamisesta ole mitään hyötyä, päinvastoin vain haittoja: estyneet elinkeinon harjoittamiset, liikkumisen oleelliset haitat kuntien palveluiden ja jopa tilojen ja sen peltojen välillä, meluhaitat sekä luontoarvojen oleellinen katoaminen. Kuten tunnin juna Turusta, ei tämäkään ratahanke toisi todellisuudessa mitään sellaista taloudellista hyötyä, joka olisi peruste sen rakentamiselle. Poliitikkojen on helppo luvata äänestäjilleen nopeutta ja taloutta edistävää rataa, mutta todellisuus on aivan muuta. Suurin osa kunnista, ellei peräti kaikki, joiden halki rata kulkee Porvoosta Kouvolaan, eivät tosiasiassa hyödy siitä lainkaan, asukkaista puhumattakaan. Jos tarkoitus on pitää maaseutu asuttuna, toimii tämä hanke juuri päinvastaisesti itäisellä Uudellamaalla erityisesti Porvoon ja Kouvolan välisellä osuudella.

Lausuntonamme vastustamme jyrkästi linjausvaihtoehtoa LeVP ja samalla pidämme koko ratahanketta ajankohtaan nähden turhana sekä suunnitelman jatkamisen pelkkänä verorahojen tuhlaamisena.

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta UUDELY/17031/2023

1.) Esitettyjen ratalinjausten laillisuuden arviointi

Itä-Uudellamaalla on voimassa Uudenmaan liiton maakuntavaltuuston 25.8.2020 (§ 21) hyväksymä Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaava. Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaa koskevat valitukset on Korkein Hallinto-oikeus ratkaissut 13.03.2023 (KHO 755/2023). Päätöksen mukaan maakuntavaltuuston päätös vaihemaakuntakaavan hyväksymisestä jää kokonaisuudessaan voimaan. Tässä kaavassa nyt esitettyjä uusi raideliikenteelle tehtyjä varauksia ei ole.

Maakuntakaavan rooli:

Maakuntakaavan laatiminen, kaavan pitäminen ajan tasalla sekä maakuntakaavan kehittäminen on maakunnan liiton keskeisin maankäyttö- ja, MRL:n mukainen tehtävä. Säännös sisältää siis erityisen yleiseen muotoon kirjoitetun maakuntakaavan laatimis- ja ylläpitämisvelvollisuuden. MRL:n järjestelmässä ovat tämän velvollisuuden suhteen keskeisessä asemassa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, jotka konkretisoituvat maakuntakaavoissa.

Maakuntakaavan ajan tasalla pitäminen ja kehittäminen on keskeisessä asemassa. Suomen Hallituksen esityksen mukaan säännös korostaa tarveharkintaisen, maakunnan kehittämis- ja suunnittelutarpeisiin perustuvan kaavoituksen periaatetta. Tämä onkin maakuntakaavoituksen keskeinen rooli, vaikka MRL:n 27 §:n säännöksestä se ei käykään nimenomaisesti ilmi.

Laatiessaan maakuntakaavaa on maakunnan liiton oltava yhteistyössä alueen kuntien, valtion viranomaisten ja muiden maakuntakaavoituksen kannalta keskeisten tahojen kanssa. Tällaista yhteistyötä korostetaan MRA 8.1 §:ssä. Sen mukaan tällaista yhteistyötä on harjoitettava tarpeellisessa määrin. Yhteistyön laajuus ja syvyys on luonnollisestikin riippuvainen kulloisestakin kaavoitustehtävästä, sen laajuudesta, kattavuudesta ja sisällöstä.

Tämä säännös koskee myös suunnittelua maakuntakaavan alueilla. Maakuntakaavan vastaista alueiden käytön suunnittelua ei voi tehdä kuulematta maanomistajia kaavoituksessa. Nyt esillä olevat rajalinjaukset eivät ole maakuntakaavan aluevarauksien mukaisia. Tässä hankeyhtiö on ylittänyt sillä olevan toimivallan, ja suunnittelulla puuttunut Perustuslain, PL:n 15 §:n mukaiseen omaisuudensuojaan.

Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetun kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta. Suunnittelualueella tulee laatia yleiskaava, jos alueelle suunnitellaan raideyhteyttä. Kaavan hyväksymismenettelyssä maanomistajia ja, joiden etuun kaava vaikuttaa tulee kuulla MRL:n säännösten mukaisesti. Nyt, ilman oikeusvaikutteista kaavaa on aloitettu YVA-menettely, jonka pitäisi perustua tässä tapauksessa kaavan mukaiselle suunnittelulle.

Hankeyhtiö on siis käyttänyt julkista valtaa, johon sillä ei ole laista johdettua oikeutta. Hankeyhtiö on omalla toiminnallaan ohittanut maankäyttöön, ympäristöön, maisemaan ja luontoon liittyvien lakien noudattamisen maakuntakaavan vastaisessa alueiden varaamisessa rata-alueen käyttöön. Koska hankeyhtiö on toiminnallaan ohittanut maankäyttöön liittyvien lakien noudattamisen pitää koko Itäratahanke ja YVA menettely pysäyttää.

2.) Ekologiset yhdyskäytävät

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 Uuttamaata keuhommassa kunnossa. Sipoonkorven sekä Porvoo-Loviisan verkostojen välillä on käytännössä vain yksi ekologinen käytävä, joka kulkee Porvoon etelärannikkoa pitkin.”

Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta UUDELY/17031/2023

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 yhteyksikäytävä itä-länsi suuntaisena ja kaikki ratalinjausvaihtoehdot katkaisevat yhteyksikäytävän. Yhteyksikäytäviä käyttävät hirvet saavuttaakseen Sipoon suuret metsät ja kansallispuiston.

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

Öljytie välillä Savijärvi-Kulloo on osittain avoin. Yhteyksikäytävää 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 vapaata liikkuvuutta.

Hirvet eivät ole ainoita lajeja, joita liikkuu tässä ekologisessa käytävässä. Valkohäntäpeurat ovat vaeltaneet käytävässä vuosikymmeniä ja viime vuosina on käytävään ilmestynyt metsäkauriit ja villisiat. Keväällä 2024 havaittiin käytävässä Ali-Vekkosken metsästysseuran riistakamerassa ensimmäisen kerran kuusipeura (täpläkauris). Kulloon metsästysseura havainnoi syksyllä 2024 kaksi kuusipeuraa yhteyksikäytävän eteläpuolella, naaraan ja vasan. Linnanpellossa havaittiin kuusipeura loppukesästä 2024. Metsästäjät raportoivat metsästyskauden aikana säännöllisesti havainnoistaan Riistakeskukseen. Viranomaisilla on mahdollisuus pyytää keskukselta tietoja sorkkaeläinten liikkeistä alueella. Lisäksi omariista-sovelluksen kautta on kirjattu yhdyskäytävässä havaintoja saukosta useina talvina.

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 yhteyksikäytävässä. Vuonna 2024 on sudesta tehty viisi havaintoa yhteyksikäytävässä, joista neljä on ilmoitettu Luonnonvarakeskuksen petoeläinten havainnoitijärjestelmä Tassu:un. Viranomaiset voivat pyytää Lukelta tietoja suurten petoeläinten liikkeistä alueella.

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

Uudenmaan maakuntakaavaa 2050 tulee tarkistaa ja päivittää todellisten yhteyksikäytävien 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 yhteyksikäytävää 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.

Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta UUDELY/17031/2023

Yhteenveto:

Itäratahanke ja siihen liittyvä YVA-menettely on pysäytettävä koska

- **Hankeyhtiö on käyttänyt julkista valtaa, johon sillä ei ole laista johdettua oikeutta. Hankeyhtiö on omalla toiminnallaan ohittanut maankäyttöön, ympäristöön, maisemaan ja luontoon liittyvien lakien noudattamisen maakuntakaavan vastaisessa alueiden varaamisessa rata-alueen käyttöön.**
- **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
- [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
- [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
- [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>

Lausunnossa ovat avustaneet:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Lausunto Itäradan YVA:n koskien radan linjausta Porvoon Suomenkylässä

Omistan kiinteistön [REDACTED] jonka läpi itäratahanke on suunnittelemassa junaradan sekä siihen liittyviä yksityistiejärjestelyjä. Kiinteistön pihapiiriin kohdistuu seuraavat suojelurajoitteet:

- Piha-alue on kokonaisuudessaan suojeltu
 - päärakennus on rakennettu [REDACTED] arkkitehtina toimi [REDACTED]. Alue on saanut Porvoon kaupungin keskeisten alueiden osayleiskaavassa merkinnän ”*Rakennuslainsäädännön nojalla suojeltu alue (SR)*”. Lisäksi alue on maakuntakaavassa merkitty: ”*kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, valtakunnallisesti merkittävä*”.
- Piha-alue rajoittuu kallioalueeseen, joka on ”*Seudullisesti arvokas luontokohde [REDACTED]*” (SA-3). Lähde: ”Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan luontoselvitys”, Porvoon kaupunki 30.8.2022, liite 1
 - sama kallioalue on myös ”*valtakunnallisesti arvokas kallioalue*”, lähde: Kallioalueet, Itäradan YVA-aineisto.
- [REDACTED] pronssikauden kalmisto sijaitsee kallion laella
 - **Liite 2**

Tämän johdosta vastustan yksityistiejärjestelyjä, tai että junarata tulee liian lähelle päärakennusta, joiden johdosta ulkopuolinen liikenne alkaisi kulkemaan piha-alueen läpi. Voin itse omalla kustannuksella järjestää pääsyni [REDACTED] tielle rakentamalla yksityistien liittymän maantiehen sellaiselle paikalle, johon se sopii viranomaisten puolesta. Nyt esillä ollut ehdotus (kartat infotilaisuudessa) johtaa [REDACTED] tien liikenne [REDACTED] tien kautta suoraan suojellun pihapiirin läpi tulee rikkomaan pihapiirin, vaarantamaan vanhojen rakennusten perustuksia ja aiheuttamaan liikenteen kautta vaaratilanteita rakennusten lähiympäristössä. Korkeusero korkeimman kohdan ja maantien välissä tekee tähän tien alkuun todella suuren nousukulman, joka ei täytä viranomaisvaatimuksia. Lisäksi liikenne koskisi vain yhtä naapurikiinteistöä, joka voi helpommin ja turvallisemmin kulkea pohjoisen kautta.

Lisäksi haluan huomauttaa:

- Maillani on jokirannassa lehto, joka jää rataehdotuksen alle:
 - [REDACTED], lähde ”Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan luontoselvitys”, 30.8.2022. **Liite 3**
- Melu
 - Moottoritien aiheuttama melusaaste on jo nyt kova ja kulkeutuu suurelta osin pihaani etelän suunnasta mistä vallitseva ilmansuuntaus tuo äänet joen ja peltojen alueelta. Jos tähän lisätään radan sekä rakentamisen aikaisen, että pysyvän radan melun niin se tulee olemaan suuri ongelma koko alueelle, miten tähän tullaan puuttumaan?

Koen että ratahankkeeseen liittyviä yksityistiejärjestelyjä ei voi kulkea tämän kiinteistön läpi edes osittain turmelematta alueen ominaispiirteitä ja vaadin siksi että ratahanketta ei toteuteta eli **vertailuvaihtoehtoa 0+**

[REDACTED]

[REDACTED]

Lausunto Itäradan YVA:n koskien radan linjausta Porvoon Suomenkylän ja Ilolan alueella

Viksbergin järven, Eriksdalinjärven, Papinjärven ja maantie 170 välinen yhtenäinen, asumaton metsäalue on noin 700 ha suuruinen, katso **liitekartta 1**. Se sijaitsee 5 km päässä Porvoon keskustasta ja on merkittävä viherkeidas alueelle. Itä-Uudenmaan lainvoimaisessa vaihemaakuntakaavassa alueen (Porvoo Munkkala) kuvaus on *"Metsätalousvaltainen alue, joka on laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä"* ja suunnittelumääräys kuvataan näin: *"Alueen suunnittelussa on turvattava metsätalouden ja muiden maaseutuelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytykset. Alueen säilyminen yhtenäisenä on turvattava välttämällä alueen pirstomista muulla maankäytöllä siten, että syntyy alueen kokoon nähden vaikutuksiltaan laaja- alaisia, pysyviä tai pitkäkestoisia liikkumisesteitä"*.

"Alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa vaikutusten arvioinnin perusteella yhdyskuntarakenteen eheyttämisen kannalta tarpeellisia paikallisia väyliä ja yhdyskuntateknisen huollon laitteita ja rakenteita. Välttämättömien väylien suunnittelussa on turvattava ekologisten yhteyksien mahdollisimman esteetön ja turvallinen jatkuminen". Junarata ei ole paikallinen väylä eikä yhdyskuntatekninen laite tai rakenne.

Radan rakentaminen yllä kuvatun alueen läpi toisi huomattavaa pysyvää haittaa alueelle, vaarantaen suunnittelumääräykset. Näin ollen YVA tulisi päättymään vaihtoehtoon *"vertailuvaihtoehto 0+" eli rataa ei rakenneta*. Haluan tähän liittyen lausua mielipiteeni seuraavista asioista:

- Ekologinen yhteys katkeaa
 - Alueen halki on Itä-Uudenmaan lainvoimaisessa vaihemaakuntakaavassa esitetty ekologinen yhteystarve nimeltä Björkdal, katso **liitekartta 3**. Suunnittelumääräyksessä sanotaan: *"Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava, että merkinnällä osoitettu yhteystarve säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa lajiston liikkumismahdollisuudet, virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä ylläpitää maisema- ja luontoarvoja. Viheryhteyden tarkkaa sijaintia ratkaistaessa on selvitettävä, että yhteydellä on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistyksellistä verkostoa"*.
 - Tämä yhteystarve on koillisessa yhteydessä viheryhteystarve Munkkala-Veckjärveen, joka johtaa Stensbölen alueeseen, joka on laaja metsätalousvaltainen alue, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä. Se on taas yhteydessä Natura 2000 alueeseen Porvoonjoen suisto- Stensböle. Eli kyseessä on yli 10 km pitkä ekologinen käytävä, jolla on suuri merkitys alueelle.
 - Ratahanke halkoo alueen maat niin että ekologinen yhteys katkeaa ja että maakuntakaavan suunnittelumääräyksiä ei voi toteuttaa, vaikka alueelle rakennettaisiin kulkua radan ylitse. Mahdolliset riista-aidat radan varrelle saattaisi parantaa riistan turvallisuutta mutta aiheuttavaisivat merkittävää haittaa, pirstoen alueiden ekologista yhteyttä ja ovat näin ollen haitallisia riistakannan perimälle koska vaellus vapaasti lisääntymisaikana on mahdotonta.
- Ulkoilu ja virkistysmahdollisuudet alueella romahtavat
 - metsätiet, polut ja yksityistiet tulevat katkeamaan ja radan viereen rakennettavat tiet eivät toimi riittävänä lisänä, kun rata halkoo harvinaisen laajan virkistysalueen kahteen osaan.
 - Porvoossa on satoja hevosharrastajia, jotka käyttävät lähialueen hevosyrittäjien palveluita. Nykyinen yhteinen metsäalue sitoo useita hevosyrittäjiä yhteen ja metsätiet ovat vapaassa maastokäytössä. Alueen halkaiseminen aiheuttaisi myös heille merkittävää elinkeinohaittaa.

- Radan aiheuttama vesiensuojeluongelma
 - Alueen järvet ovat merkittäviä sekä ihmiselle että eläimille ja ne valuvat kaikki Eriksdalinjärven kautta Ilolanjokeen. Eriksdalinjärvi on matalin näistä järvistä ja siihen on aikojen saatossa kerääntynyt irtoainesta sekä metsistä että pelloilta. Nyt suurin osa ympäristön pelloista ovat olleet pitkään luomutuotannossa ja niistä ei huuhtoudu enää haitallisia ravinteita.
 - Panostan aktiivisesti vesiensuojeluun metsissäni ja olen jo toteuttanut monta vesiensuojelutoimeenpidettä järviin laskevissa ojissa. Viimeisenä [REDACTED] kosteikko [REDACTED] järveen laskeutuvassa ojassa. Tulen myös palauttamaan ojitettuja soita luonnontilaan ja tekemään lisää kosteikkoja metsissäni. Olen erittäin huolissani, miten toimenpiteet radan rakentamisen yhteydessä sekä tilanne sen jälkeen, jos rata on toiminnassa tulevat vaikuttamaan vesiin, vesistöihin ja pohjavedelle. Miten käy vesitaloudelle, jos rata halkoo vesireitit ja rata aiheuttaa hulevesiä, jotka voivat kulkeutua nopeasti ojiin ja aiheuttaa kiintoaineksen huuhtoutumisen ja kulkeutumisen järviin. Uudenmaan ELY-keskuksen ([REDACTED] 2024) viimeisen tiedon mukaan, Viksbergin järven ja Papinjärven väliseen puroon nousee taimen.
- Radan aiheuttama luontoarvojen kato
 - Omistamassani metsissä, jotka sijaitsevat tämän liitekartan 3 sisällä on vuonna [REDACTED] tehty täysi strategiamuutos talousmetsäajattelusta sukupolvenvaihdoksen ja uusien metsäkauppojen yhteydessä. Tällä hetkellä suunnittelen metsäasiantuntijoiden ja biologien kanssa, miten koko alueen monimuotoisuutta niin vesistöjen, flooran ja faunan sekä ilmaston osalta voisi tukea mahdollisimman kattavasti. Kartoitamme myös asiantuntijoiden (yliopistot, säätiöt) kanssa yhteisiä tutkimushankkeita talousmetsän nopeutetusta siirtymisestä mahdollisimman monimuotoiseksi ja koskemattomaksi metsäkokonaisuudeksi. Varsinkin Etelä-Suomessa yhtenäiset metsäalueen ovat jo nyt merkittävässä asemassa monimuotoisuutta ajatellen. Tätä prosessia tukien metsät noudattavat tällä hetkellä jatkuvan kasvatuksen periaatteita. Siirtymää edesauttaa myös, että merkittävällä osalla alueesta ei ole toteutettu minkäänlaisia avohakkuita moneen vuoteen. Olen huolissani, että ratahanke heikentää merkittävästi koko alueen luontoarvoja, jos alue jakaantuu kahteen, toisistaan erillään oleviin metsäalueisiin. Olen omistanut alueen vasta lyhyen ajan ja siksi en ole löytänyt tarkastelualueen kaikkia luontokohteita, on kuitenkin syytä olettaa, että niitä on lisää.
- Radan aiheuttama melu pitää huomioida, sekä rakentamisen aikainen että pysyvä meluhaitta
 - Papinjärvestä Viksbergin järveen laskeva puro on laakson pohjalla. Radasta syntyvä melu tulee kulkeutumaan helpoiten Viksbergin järven suuntaan, [REDACTED] aiheuttaen alueelle melusaastetta, jota nykytilanteessa ei ole ja johon alueen eläimet (myös tuotantoeläimet) eivät ole tottuneita. Melu tulee myös leviämään järven koko alueelle aiheuttaen linnustolle haittaa kuten myös asutukselle. Viksbergin järvi on maakunnallisesti arvokas linnustoalue (YVA aineisto liite 4: luonnonympäristön liitekartta)

- Metsissäni olevia erityisiä luontokohteita, joita pitää huomioida YVA:ssa:
 - Pohjoiseen viettävä kalliojyrkäne
 - [REDACTED] on 1950 luvun ojituksesta huolimatta muuttunut takaisin luontaisen oloiseksi ja maanomistaja on tehnyt pieniä vesijärjestelyjä, mm saostusaltaita pääjojaan, jotta virtaus ei toisi ravinteita [REDACTED] järveen. **Liitekartan 2 kohta D** on [REDACTED] rannalla pohjoiseen viettävä kalliojyrkäne, jossa on ravinnerikas maaperä ja havaittavissa paljon varjostuksesta hyötyviä kasveja.
 - Linjauksen alueella olevat lähteet
 - Maanomistajan metsäsuunnitelmaan, joka on tehty maastokaudella 2020 on merkitty seuraavat lähteet/lähdealueet, liitekartan **merkinnät A, B ja C. Oletan että alueelta löytyy muualtakin lähteitä.**

Kantani on, että ratahanketta ei voi toteuttaa turmelematta alueen ominaispiirteitä ja merkittäviä luontoarvoja eli vastustan radan rakentamista ja totean että YVA:n tulisi päättyä vaihtoehtoon "vertailuvaihtoehto 0+" eli rataa ei rakenneta.



Liitteet:

1: kartta yhtenäinen metsäalue, 2: kartta erityiset luontokohteet, 3: ote maakuntakaavasta, ekologinen yhteystarve

NTM centralen och berörda beslutsfattare**Ämne: Synpunkter på planeringen av Östbanan**

Vi skriver till er med anledning av planeringen och miljökonsekvensbedömningen (MKB) av Östbanan. Som invånare och markägare i det berörda området vill vi framföra vår oro och vårt missnöje med projektet i dess nuvarande form. Vi vill särskilt betona de negativa effekterna av att välja den södra sträckningen mellan Forsby och Elimäki.

Det är uppenbart att den samhällsutveckling som legat till grund för tidigare analyser av projektets behov har förändrats radikalt. Vid mötet i Lindkoski i Lappträsk den 7 november framkom att ingen marknadsundersökning över behovet av en ny järnväg har genomförts sedan innan coronapandemin. Sedan dess har arbetssätt och resmönster ändrats avsevärt, och behovet av nya transportförbindelser bör ses i ljuset av detta. Därtill har kriget i Ukraina påverkat turismen från Ryssland, en tidigare betydande målgrupp för järnvägsförbindelserna, vilket gör det osannolikt att denna efterfrågan kommer återvända inom överskådlig framtid.

Om projektet trots detta ska genomföras vill vi starkt uppmana till att välja den norra bansträckningen mellan Forsby och Elimäki. Detta alternativ är betydligt mer praktiskt och kostnadseffektivt då det redan finns byggnadsmaterial tillgängligt i området. Den södra sträckningen, som föreslås gå genom frodig åkermark, skulle däremot få allvarliga konsekvenser för jordbruket. Jordbrukslägenheterna skulle splittras på ett sätt som gör dem svåra att bruka effektivt. Detta bidrar till den osäkerhet som redan nu avskräcker unga från att ta över som jordbrukare, vilket är ett nationellt problem och en särskild utmaning i våra trakter.

Utöver detta är ett lantmäteriskifte för närvarande pågående i området. Syftet med skiftet är att koncentrera åkermark närmare gårdscentren för att skapa mer funktionella jordbrukslägenheter. Byggandet av Östbanan, särskilt den södra sträckningen, skulle allvarligt försvåra detta arbete och orsaka stor osäkerhet för markägarna. Att byta åkerbitar utan att veta om de senare kan komma att ligga under tågrälsen skapar onödig stress och gör långsiktig planering omöjlig.

Vi vill också framhäva de betydande miljökonsekvenser som projektet medför. Vid mötet i Lindkoski nämndes att det skulle ta upp till 250 år för naturen att återhämta sig efter att järnvägen byggts. Området utgör dessutom en viktig landningsplats för tusentals flyttfåglar varje år, och den ekologiska balansen i området skulle påverkas negativt av en upphöjd järnväg. Detta är ett område som redan nu har ett rikt djurliv och en biologisk mångfald som riskerar att gå förlorad.

Med tanke på de ekonomiska, sociala och ekologiska utmaningar som Östbanan medför, ifrågasätter vi om detta projekt verkligen är rätt prioritering. De resurser som planeras för projektet skulle kunna användas på initiativ som bättre möter dagens verkliga behov och bidrar till en mer hållbar utveckling.

Vi hoppas att våra synpunkter tas i beaktande i det fortsatta arbetet och att ni noggrant utvärderar de långsiktiga konsekvenserna av detta projekt för både miljö och samhälle.

Med vänliga hälsningar,

[Redacted signature]

[Redacted name]

[Redacted title]

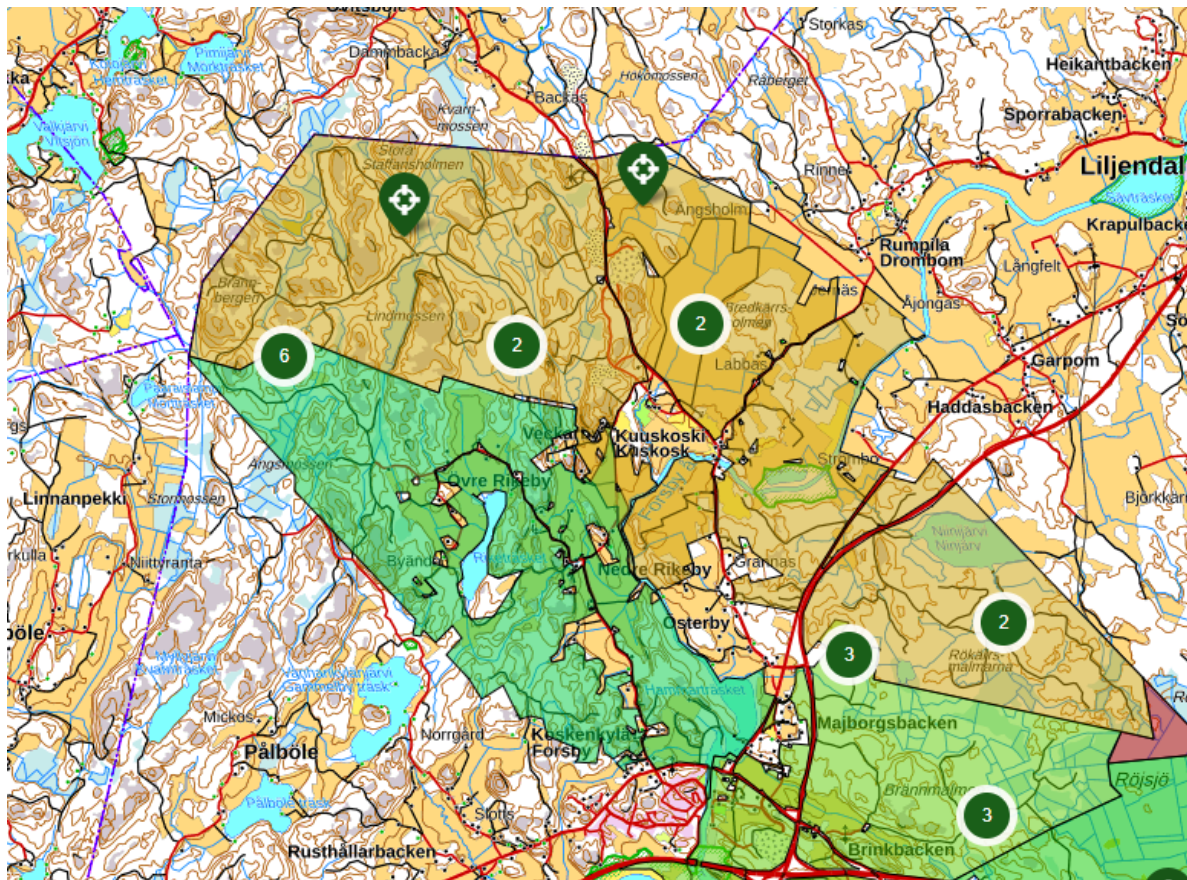
Viite: UUDE-LY/17031/2023

Rikeby jaktlag ja Malmgård jaktlag: Lausunto koskien Itäradan YVA menettelyä

Olemme tutustuneet Itäradan linjavaihtoehtoihin, ja lausuntomme koskee linjavaihtoehtoja Porvoon itäpuolella välillä Venjärvi-Koria, jossa on kolme vaihtoehtoista linjausta:

- Myrskylän vaihtoehto (M)
- Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP)
- Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE)

Allekirjoittaneet ovat vuosikymmeniä liikkuneet, tehneet riistahoitotyötä sekä seuranneet, miten rikasta eläin- ja lintuelämää tämä erämaan kaltainen alue Etelä-Suomessa onkaan ollut ja on edelleen. Nyt näitä alueita on rikkomassa erityisesti VE M, mutta myös vaihtoehto LP.



Kuva 1. Rikeby jaktlag kartalla vihreänä ja Malmgård jaktlag kartalla keltaisena

Vaihtoehto M, joka kulkee ison yhtenäisen erämaamaisen metsäalueen keskeltä, jossa sijaitsee monien Uudenmaan metsissä harvinaisten eläinten asuinpaikat. M linjauksen kohdalla asustelee mm. kaksi huuhkajapariskuntaa, joilla on pesintäalueet ko alueella (). Myös metsoja on useita yksilöitä ja erityisesti keväällä nämä linjauksen M kohdalla olevat alueet ovat useiden metsojen soidinaluetta.

Hirvieläinten riistapolku kulkee etelä-pohjois suunnassa Ängsmossen – Råberget – Tallmossen – Kvarnmossen linjalla. Hirvieläimet käyttävät tätä aluetta erityisesti talvehtimisalueena, ja hirvikanta on tästä syystä erittäin vahva. Alueella on sekä valkohäntäpeuroja että hirviä. Todettakoon, että myös ilveskanta on alueella runsastunut merkittävästi.

Vaihto LP on myös linjaukseltaan huono vaihtoehto metsässä elävien eläinten osalta, koska tämä linjaus menee keskeltä Bjursmossen, Ytterfallet, Stormossen, Oxfjärret, joissa on vahva kauris- ja valkohäntäpeura alue. Myös hirvet viihtyvät näillä alueilla.

Meidän mielestämme Itärata pitäisi linjata niin, että se mahdollisimman vähän katkaisee ja rikkoo eteläisessä Suomessa harvinaisia luontoarvoltaan erämaamaisia alueita, pikemminkin hyödyntäen nykyisiä liikenteellisiä pääväyliä. Näin ei ole tässä tapauksessa kaikissa vaihtoehdoissa.

Allekirjoittajat:



Malmgård jaktlag



Rikeby jaktlag

UUDELY/17031/2023

ITÄRATA YVA/

Utlåtande av Lappträsk lokalavdelning av SLC Nyland r.f.

Östbanan är en mardröm för den levande landsbygden längs den planerade rutten från Flygbanan i Kervo till Kouvola. Markägarna vill inte ha en snabbtågsjärnväg genom sina åker- och skogsmarker, driftscentrum och hem. Landsbygdsnäringarna och alla byar på Östbanans planerade rutt lider om Östbanan byggs.

De klimatgärningar markägare och djurhållare gör genom att vårda jorden med odling och skötsel är och blir allt viktigare, med tanke på Finlands klimatmål. Osäkerheten i världsklimatet efter covid-19 och kriget i Ukraina gör att Finlands självförsörjning inom matproduktion är viktigare än någonsin. Skog och åker växer och mår bra och det är tack vare odlarna idag och tidigare generationer av odlare. Odlingsmark borde definitivt beaktas som ett kulturarv i ett projekt som det här. Här odlas din och min mat. Hela konceptet med Östbanan känns föråldrat och gammalmodigt, då just miljö och pengar är de vi borde spara på. Omskött mark är växande mark och växande mark är kolsänka, oberoende om det är skogsmark eller åkermark. Här på landsbygden skall man finna ro och arbetsglädje med naturen nära, och det är en styrka i Lappträsk. Skogs- och åkermark på Östbanans område skall inte förstöras, inte heller göras odlingsmark värdelös. Redan planeringen ger alla näringsidkare på området osäker framtid och gör det mer riskabelt att investera och utveckla. Lappträsk är en tvåspråkig kommun med nästan 30% med modersmål svenska, vilket absolut ger en mångfald i lokalkulturen. I Porlom, som avgränsas med Östbanans linjealternativ Lappträsk norra och linjealternativ Mörskom, är huvudspråket finska. Och i de södra byarna om kyrkbyn, som avgränsas med Östbanans linjealternativ Lappträsk Södra, är huvudspråket svenska. Eftersom Östbanan beräknas bli minst 70 meter bred med få över- och undergångsställen kommer alla byar som blir på ena sidan av spåret begränsas tillgång till andra sidan spåret. Det här kommer med tiden att utplåna lokalkulturen och Lappträsk som en fungerande livskraftig tvåspråkig kommun. Fungerande moderna byasamhällen med kultur och traditioner splittras om Östbanan byggs. Ett snabbtåg till flygfältet från Kouvola gynnar inte oss som bor längs rutten alls. Däremot så försämrar det våra levnadsförhållanden avsevärt. En annan sak som Covid-19 förorsakat är möjligheten att arbeta på distans, vi behöver inte ta bilen, bussen eller tåget till arbetsplatsen eftersom vi kan jobba från hemmet. Det finns inget behov av snabbtågförbindelsen Östbanan.

På områden som direkt eller indirekt drabbas av Östbanans planering och i värsta fall förverkligande, ligger gårdar vars huvudnäring är lantbruk. Primärproduktionens andel av näringslivet i Lappträsk är 23%, vilket är högt jämfört med andra kommuner längs Östbanans planerade rutt. Åkermark används primärt för att odla mat, men binder också effektivt kol. På åkrarna längs med Östbanans planerade rutt odlas spannmål, fodervall, gröngödslingsvall, mångfaldsväxter, specialväxter, viltåkrar och rotfrukter. På området finns också naturvårdsvallar, trädor, vårdbiotoper och kulturlandskap. Växterna på områdena är ettåriga eller fleråriga. Vanligaste spannmålssorterna är vete, havre, korn och råg. Spannmålen hör till våra viktigaste råvaror för livsmedel och djurfoder. Fodervall är odlat gräs, vanligaste gräset timotej, som odlas till livsmedel åt djur vars syfte är att förvandla växtprotein effektivt till kött- eller mjölkprotein eller till djur vars syfte är att tjäna människan. Mjökkor, dikor, tjurar, får, getter, hästar, ponnyer, svin, höns och andra fjäderfä är de produktionsdjur som finns på området. Många gårdar i nejden lever på gårdsturism och direktförsäljning och gynnar miljön genom matens korta väg från jord till bord. Förutom att produktionsdjuren vårdar odlingsmarkerna, naturbetena och vårdbiotoperna genom bete, förskönar de landskapsbilden. Gröngödslingsvallar och mångfaldsåkrar är blandningar av växter som gynnar markens struktur, insektriket, djurriket och vattenvården, t.ex. kvävefixerande växter och växter som blommar för pollinerare. Specialväxter är t.ex. sockerbeta, bovete, lins, oljeväxter och bondböna. Rotfruktsodlingen på området består främst av potatis och morot.

Hundratals hektar åker-, tomt- och skogsmark förlorar sitt värde och potential redan i samband med den långa planeringen av Östbanan, och förstörs förstås i samband med eventuellt förverkligande.

Gårdshelheter splittras och hundratals ägoregleringar måste utföras för att markägare skall äga lika mycket mark och på ett vettigt avstånd, också efter Östbanan. Åar, sjöar och andra vattendrag som är viktiga inte bara för bönderna och djuren, utan också för de organismer som lever där, förstörs i samband med Östbanan. Sjön Lapträsk gränsar i väst byn Ingermansby, i öst byn Norrby och i söder byn Kapellby. Geografiskt sett ligger sjön Lapträsk mellan linjealternativen Lapträsk Södra och Lapträsk Norra. Den 515 ha stora sjön är grund och näringsrik och är mycket betydlig för fågelfaunan. Oberoende om Östbanan överklagas på söder eller norr om sjön Lapträsk, kan man inte undvika att det påverkar sjöns ekosystem. Sumpmarker runt sjön och i området är betydliga som samlings- och viloplatser för fåglar. Redan 2010 har man betecknat både sjön och Lapträsk åkermarker som mycket värdefulla naturmiljöer i Östra Nyland. Dalarna längs Tessjö Å utgör en åkerlandskapshelhet som är mycket viktig för fåglar, speciellt arktiska gåsarter såsom vitkindad gås och sädgås, speciellt under flyttiden. Åkerhelheten och -skötseln gör att fåglar samlas och vilar på dessa områden. En av Södra Finlands största populationer av raphöns (*perdix perdix*) hittas i Pockar.

Skogen utgör ett stort kolförråd. Kolet lagras både i trädbeståndet och i marken. Kol ingår dessutom i de produkter som tillverkas av trä. På mineraljord kan markens kolförråd vara nära dubbelt så stort och på torvmarker tiotals gånger så stort som trädbeståndets kolförråd. Skogsmarken och skogsväxtligheten binder kol effektivt. Skogen fungerar som kolsänka då den binder mer kol från atmosfären än vad den avger eller vad som förs bort från skogen. Finland är föregångare i god skogsvård och det finns mycket växande skog i Lapträsk. PEFC-certifiering är ett internationellt skoscifieringssystem som säkerställer ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart skogsbruk. I Finland är över 90% av våra skogar PEFC-certifierade, medan det på världsnivå endast är 10%. Längs Östbanan finns stora skogsbälten med skogsfigurer i alla utvecklingsklasser och åldrar. Ytor färdiga att förnyas genom plantering, sådd eller på naturlig väg. Fröträd, överståndare och skärmträd är lämnade för att trygga en lyckad förnyelse. Yngre plantbestånd skall slybekämpas och röjas. När stammarna växt tillräckligt skall beståndet gallras och till slut avverkas när skogen blivit förnyelse mogen, alltså den inte växer mer. Omloppstiden på skogen och skötseln av skogen beror på trädslaget, skogsmarken och förstås mycket på skötseln men varierar mellan 50 och 120 år. En välskött skog växer hela omloppstiden, och för att sköta skog måste skogsägaren komma fram till sin skog.

I Finland är naturen både vild och fri och vi har ett så kallat immateriellt kulturarv, som heter Allemansrätten. Lagen ger alla som bor i eller besöker Finland friheten att ströva omkring fritt på landsbygden, samla mat, fiska med lina och spö och njuta av att använda naturområden för rekreation. Allt mer finländare söker sig nära naturen. Man kan cykla, rida, promenera, meditera, tälta, åka båt, meta eller bara njuta av lugnet i vår natur. Våra skogar är också fyllda med bär och svamp som alla får plocka. Allemansrätten fungerar i Lapträsk med respekt för naturen och för andra. Genom att bygga järnväg genom sammanhängande natur minskar vi möjligheterna för människor att vistas i naturen både för skötsel och för rekreation.

På Östbanans planerade rutt finns en rik vilt djurstam. Björn, lo, varg, älg, hjort, rådjur, skogshare, fälthare, bisam, räv, mårhund, hermelin, mink, iller, mård, grävling, vildsvin, gäss, änder, orrar, ripor, tjädrar, fasaner, duvor, ugglor och småfåglar med mera lever på det här området. Jaktvårdsföreningarna och jaktföreningarna, som till stor del består av markägare, sköter viltvården. Viltvården i Lapträsk är upprätthållande av utfodringsplatser, biotopförbättringar, fågelholkar, fångst av smårovdjur och icke-fridlysta arter och förstås stamvårdande jakt. Föreningarna och jägarna upprätthåller statistik över alla arter genom jakt, markräkning, vilttrianglar och viltkameror. Det ordnas också skytteverksamhet, skolning, rådgivning och infotillfällen för nuvarande jägare, framtida jägare och andra intresserade. På området används också åkermark till odling av viltåker. Östbanan drabbar vilt djurstammen genom att naturområden var de rör sig på förstörs. Östbanan stör allvarligt klövdjurens och andra större rovdjurs möjlighet att förflytta sig i ett område där det redan finns stora vägnätverk som begränsar djurens naturliga rörelsefrihet. I och med att banan kräver staket på bägge sidor, och få över- och undergångar är planerade, är vilt djurstammen inom

området allvarligt hotad på grund av Östbanan. Det viltvårdsarbete som Lappträsk jaktvårdsförening, alla jaktföreningar och enskilda jägare gör och har gjort i årtal går till spillo med ett projekt som Östbanan.

Östbanan gynnar inte företagare längs rutten överhuvudtaget, eftersom det inte kommer att byggas hållplatser. Och det näringsliv som finns på landsbygden lider av Östbanans bebyggelse. För det första tas marken ifrån markägare som lever på det marken ger. Och det är inte bara den här generationen som lider av det, utan också följande generationer, som blir utan mat. För det andra tas ekonomiskt värde bort från fastigheter som direkt finns längs Östbanan eller blir bortstängt på grund av de trafikarrangemang Östbanan förorsakar. För det tredje, de företagare som verkar på området nu har jättesvårt att utveckla, planera och investera eftersom Östbanans planering pågår och man inte vet om man ens har sitt företag kvar ifall Östbanan blir av. När man understryker Östbanan som ett stöd till näringslivet borde man nämna att det bara isåfall stöder näringslivet i Borgå centrum, eftersom Lappträsk och andra landsbygdskommuner bara lider av det här projektets planering och i värsta fall förverkligande.

Enligt FSE (Fonden för ett sammanlänkat Europa) skall projekt som söker EU-finansiering vara ekonomiskt genomförbara. Dessutom skall projektet bidra till unionens åtgärder mot klimatförändringarna och stödja miljömässigt och socialt hållbara projekt. Nyttan av snabbtåget är minimal och det tar närmare 300 år innan skulden till miljön som projektet orsakar har betalats tillbaka. Människan börjar inte använda ett tåg bara för att ett tåg finns, och redan med i övre kant uppskattade passagerarantal är den här "investeringen" olönsam. Passagerarantalen är uppskattade enligt en utveckling från år 2020, då tågpassagerarna i östra Finland bestod till 50% av ryska medborgare. Kriget i Ukraina som Ryssland inledde i februari 2022 har gjort att andelen ryska passagerare i Finlands tågtrafik är nu så gott som obefintlig år 2024. Hela mentaliteten kring att bygga denna järnväg utan hållplatser, för att spara in några minuter restid, är absurd. Framtiden känns dyster och otrygg inte bara på grund av den här planerade banan utan också på grund av att ett såhär galet projekt har kommit så här långt utan att någon bromsat och slutat lägga ner pengar på det. Därför understöder Lappträsk lokalavdelning av SLC Nyland jämförelsealternativet 0+ Östbanan byggs inte.

KIRJALLINEN MIELIPIDE

21.11.2024

Uudenmaan ELY-keskus
Kirjaamo
PL 36
00521 HELSINKI

Viite: Itärata YVA / [REDACTED] UDELY/170131/2023

Taustaksi Allekirjoittanut asuu Loviisan kaupungin Koskenkylän alueella [REDACTED] kylässä [REDACTED]-nimisellä tilalla ([REDACTED]). Tilalla harjoitetaan sekä maa- että metsätaloutta. Loviisan yleisötilaisuudessa 29.10.2024 esitetyssä kartassa niin kutsuttu Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto kulkee tilan metsä- ja pelto-
maan halki [REDACTED]-nimisen järven itäpuolella.

Työpaikkani on lähes koko työurani aikana sijainnut Helsingissä, ja olen vuodesta 2000 kulkenut tämän työmatkan omalla autolla. Käytännössä linja-auto ei ole ollut varteenotettava vaihtoehto muun muassa pidemmän ajankulun tai vuorojen harvenemisen takia. Työtehtäväni vaativat joustavuutta työaikoihin tavalla, joka on vaikea ennakoida ja suunnitella.

Kun on kyse työhön matkustamisesta, niin juna on mielestäni hyvä ja joustavampi vaihtoehto omalle autolle ja linja-autolle. Junassa on tarvittaessa mahdollista työskennellä tavalla, joka ei ole mahdollinen ahtaassa bussissa.

Suhtaudun yleisesti ottaen myönteisesti tähän ratahankkeeseen. Koska kyläni on kolmen eri ratalinjauksen kohteena, esitän jäljempänä mielipiteeni jokaisesta vaihtoehdosta erikseen.

Myrskylän vaihtoehto

Mielestäni tämä vaihtoehto on paras, jos hankkeessa päädytään siihen, ettei Koskenkylän tai edes Loviisan alueelle rakenneta pysäkkiä tai edes jätetä mahdollisuutta pysäkin rakentamiseen myöhemmin tämän radan yhteyteen. Tämä vaihtoehto kulkee asuinpaikastani katsottuna kaukana lännessä, joten sillä ei ole suoranaisia vaikutuksia alueella.

Koska rata tässä skenaariossa ei tuo loviisalaisille suoranaisia hyötyjä, on kohtuullista valita linjaus, joka aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa Loviisan alueella. Myrskylän vaihtoehto lienee siinä tapauksessa sopivin.

Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto

Loviisan yleisötilaisuudessa 29.10.2024 esitetyssä kartassa tämä linjaus kulkee tilani halki. Suurin osa linjauksesta kulki tämän kartan mukaan metsämaalla, joka on verrattain kallioinen ja jossa metsä paikoin kasvaa huonosti. Osa linjauksesta kulkee kuitenkin yhden pellon luoteiskulman yli (Liite 1).

Esitän, että linjaus korjataan tältä osin siten, että se kulkee kokonaan tämän hetkisen metsämaan puolella, eli muutama kymmentä metriä enemmän länteen ja niin, että kyseinen pelto jää kokonaisuudessaan radan ulkopuolelle. Perusteluna on, että kyseinen kallioinen metsämaa soveltuu paikoitellen huonosti metsänhoitoon, kun taas peltomaa soveltuu hyvin maanviljelyyn. Vaikka-kin on kyse pienestä maa-alueesta, niin on mielestäni järkevämpää, että rata rasittaa sitä osaa tiluksista, jonka tuottavuus on huonompi.

Lisäksi, jos rata siirtyisi tästä pellonkulmasta yllä esitetyllä tavalla, niin sillä on käsitykseni mukaan myös myönteinen vaikutus niille omakotitaloille, jotka sijaitsevat kyseisen pellon itäpuolella sekä muuallakin kylässä radan läheisyydessä oleville omakotitaloille.

Loviisan yleisötilaisuudessa esitetyssä kartassa pellon kulmaan oli merkitty silta. Tämä on mielestäni hyvä ratkaisu, sillä paikka lienee luonteva reitti eläimille ja metsässä liikkuville kyläläisille. Joka tapauksessa tällä paikalla tarvitaan ali- tai ylikulku koska minulla ja yhdellä toisella metsänomistajalla on tässä tieoikeus metsätielle. Tässä tarvitaan riittävästi tilaa esimerkiksi isolle metsäkoneelle, kaivinkoneelle tai puimurille.

Hämmäntävää on se, että verkko-osoitteessa <https://www.itarata.fi/suunnitelu/itarata-kartalla/> olevassa kartassa (liite 2) linjaus kulkee eri paikassa, noin 200 metriä enemmän länteen, kuin 29.10.2024 yleisötilaisuudessa esitetyssä kartassa. Linjaus sivuuttaa [REDACTED]-nimisen järven eikä ollenkaan ylitä edellä mainitsemaani pellonkulmaa.

Olen olettanut, että yleisötilaisuudessa esitetty kartta on se, josta on syytä lausua. Huomautan kuitenkin tässä vaiheessa verkossa olevan kartan linjaukseen liittyen, että mielestäni on parempi, että rata kulkee mahdollisimman kaukana [REDACTED] ja että se tilani osalta kulkee yksinomaan metsämaan läpi.

Lapinjärven eteläinen vaihtoehto

Mielestäni tämä vaihtoehto on paras, jos hankkeessa päädytään siihen, että Koskenkylän tai ainakin Loviisan alueelle rakennetaan tai ainakin jätetään mahdollisuus myöhemmin rakentaa pysäkki tämän radan yhteyteen.

Voisin hyvin ajatella matkustavani työpaikalle Helsinkiin juna-asemalta, joka sijaitsee Koskenkylässä valtatie 6:n ja suunnitellun radan risteyksessä.

Huomautan kuitenkin, jos asiaa vielä on mahdollista harkita, että parempi paikka asemalle lienee löydettävissä hieman etelämpänä, Tetomintien (tie nro 167), Hammarkoskentien ja Valtatie 6:n risteysalueella.

Porvoon juna-asema

Jos Koskenkylään ei tule pysäkkiä, niin Porvoon juna-aseman sijainti on minulle, kuten monelle muulle loviisalaiselle, tärkeämpi kuin jos juna-asema löytyy Koskenkylästä. Siksi esitän mielipiteeni myös tämän osalta.

Mielestäni juna-aseman sijainnit Kuninkaanportin tai Mannerheiminväylän/Hornhattulantien kohdalla ovat yhdenvertaiset, kunhan aseman yhteydessä on riittävästi tilaa liityntäpysäköinnille. Asemalla pitää myös olla suora linja-autoyhteys Loviisaan, sillä Porvoon keskustan kautta kulkevat bussivuorot vievät todennäköisesti niin paljon aikaa, että omalla autolla pääsee Helsinkiin ratkaisevasti nopeammin, kuten tänäkin päivänä.

Ystävällisin terveisin



Lähetätä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 22.12
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Genmäle till tågförbindelsen Östbanan (Lapträsk) 17.11.2024

Hembygdens Vänner i Lindkoski r.f är en förening som idkat ungdomsförenings- och hembygdsverksamhet sedan 1896. Vi har i dagsläget ca 140 medlemmar huvudsakligen boende i Lindkoski.

Ungdomsföreningen Hembygdens Hopp rf är en ungdomsförening som verkat i byarna Hindersby och Bäckby sedan år 1899. Vi är en aktiv förening med ca tvåhundra medlemmar.

Styrelserna vill framhålla följande aspekter kring en eventuell dragning av banan genom Lindkoski och Hindersby/Bäckby:

- 1. Banan gagnar inte byn eller dess invånare överhuvudtaget. Stationerna planeras i Borgå och i Kouvola.
- 2. All byintern trafik försvåras och banan delar Lindkoski by i en södra och norra del.
- 3. Man kan anta att priset på tomter och fastigheter sjunker och byns attraktionskraft sjunker på grund av buller och trafikolägenheter. Den sjunkande befolkningstrenden förstärks.
- 4. Bussförbindelsernas antal (Lapträsk-Helsingfors) kan tänkas sjunka om tågförbindelsen förverkligas.
- 5. Bullret påverkar omgivningen på ett mycket negativt sätt.

Hembvadens Vänner i Lindkoski r.fUf Hembygdens Hopp rf
[redacted] [redacted]

ITÄRATA HANKKEEN YVA palaute

21.11-2024

VIITE

- UUDELY/17031/2023

VASTANOTTAJA

- Uudenmaan ELY-keskuS

RATALINJAVAIHTOEHTO

- Kaikki

LÄHETTÄJÄ

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

NÄKEMYS:RATAPROJEKTIN YMPÄRISTÖ JA TALOUS VAIKUTUKSET OVAT VUOROVAIKUTUKSSA JOITA ON VAIKEA EROTTA TOISISTAAN

Uutta infrastruktuuria rakennettaessa hyötyjen vastapainona on aiheutetut haitat:

- Ympäristölle
- Kansantaloudelle niin valtiollisella kuin kunnallisella tasolla
- Yksityiselle omaisuudelle

Punnittaessa projektin mielekkyyttä hyötyjen pitäisi kaiken järjen mukaan olla ylivoimaisia haittoihin nähden, mikäli sitä lähdetään toteuttamaan.

Ympäristölle aiheutettua nettohaittaa ei voida kompensoida, ainoa mahdollisuus on minimoida.

Kansantalouden tasolla hyödyn ja tuoton pitäisi selkein, realistisin ja todistettavin kriteerein perustella projektista aiheutuvat haitat (kustannukset + tappion aiheuttaminen muualle)

Yksityisen omaisuuden suhteen pätevät pitkälti samat kriteerit kun kansantaloudellisella tasolla huomioiden että asia on huomattavasti herkempi kuin julkisen omaisuuden kohdalla. Tulilinjalla on yksityishenkilöiden talouden, kotiseudun ja kodin rappioituminen ja yksityisen tason ympäristötuhot kuten tilojen rakennusten ja perinnealueiden tuhoutuminen.

Itärata-projektissa yllä luetellut asiat on varmaankin listattu mutta hankkimani tiedon perusteella (julkinen aineisto sekä tiedotustilaisuudet) en ole vakuuttunut, että toteuttamista ajavat tahot toimivat sen etiikan mukaisesti jota näin massiivinen ja kauaskantoinen projekti vaatii.

Yllä mainittujen kriteerien valossa pyrin seuraavassa analyysissä kyseenalaistamaan Itäradan rakentamisen.

Kansantaloudellinen tarkastelu

Onko Itärata tarpeellinen?

- Helsinki-Kouvola: Matka-aikahyöty lahden oikorataan nähden olematon.
- Nykyinen Hki-Kouvola (Oikorata) yhteys ei ole raskaasti kuormittunut.
- Suunnitteilla ei asemia Porvoon ja Kouvolan välille, rata palvelisi käytännössä Porvoo - SuurHelsinki liikennettä. Ts. 106 km radasta n.1/3. Pelkän Hki-Porvoo raideyhteyden suunnittelu muuttuisi joustavammaksi mikäli ei Itärata-linjausta tarvitse huomioida.
- Itärata ei sallisi tavaraliikennettä, joten yhteys ei toisi myöskään tältä kannalta etua nykyiseen nähden.
- Itäradalla olisi kielteinen vaikutus Oikoradan vaikutusalueeseen tehtyihin verrattain tuoreisiin investointeihin ja alueen talouteen.
- Projektin alkuperäinen motivointi ajoittuu Covid pandemiaa ja Ukrainan sotaa edeltävään aikaan. Nykyisessä maailmantilanteessa yhteydet Helsingistä itään ovat hamaan tulevaisuuteen asti huomattavasti vähäisemmällä käytöllä mutta teknisesti hyvätasoiset ja tehokkaat (moderni moottoritie + Oikorata).

Kun punnitaan ylläkuvattujen esimerkkien avulla projektin antaman lisäarvon vähäisyyttä sen massiiviseen kustannukseen, johtopäätöksen tulee ilmiselvästi olla projektin peruminen (lisäksi budjetoitu 3 miljardia eur voidaan oikeutetusti olettaa ylittyvän kuten tämän kokoluokan projektit maassamme lähes poikkeuksetta tekevät)

Ympäristötarkastelu

Ympäristövaikutukset lienevät selkeimmin mitattavissa ja ennustettavissa. Näin ollaan projektin puitteissa tekemässä. Haittavaikutukset koskevat valtavaa pinta-alaa, jolla on vaihtelevaa luontoa ja yhdyskuntia. Kun tämän jälkeen todetaan, että vaihtoehtoinen ratayhteys on jo olemassa ja sen ympäristöhaitat on jo aiheutettu, on vaikeaa löytää perustelua haittojen tuplaamiselle.

- Projektin kustannusarviosta puuttunevat ympäristölle aiheutuvat pysyvät haitat.

Yksityiseen omaisuuteen kohdistuvien vaikutusten tarkastelu

Vaikka yksityiseen omaisuuteen kohdistuvat vaikutukset ovat merkittävältä osalta taloudellisia ne kohdistuvat myös luontoon ja kulttuuriin. Rahalliset korvaukset eivät riitä korjaamaan vahinkoa, kun kodit, rakennukset, kiinteistöt ja perinnealueet tuhoutuvat tai pilkkoutuvat. Maatilojen viljeltävyys heikkenee ratkaisevasti ja sukupolvien työt murskautuvat. Rata-alueen alle jäävän pinta-alan korvaaminen rahallisesti ei myöskään huomioi sitä laajempaa seudun arvonlaskua ja kiinnostavuuden vähenemistä jonka ”radanvarsialueeksi”

joutuminen aiheuttaa. Vaikutukset yksityiseen omaisuuteen ovat ympäristövaikutusten kaltaisia siinä, että ne eivät tuo vastapainona mukanaan hyötyjä kuten valtion- tai kunnantaloudelle pätevin perustein toteutetussa projektissa. Yksittäisen omaisuudenhaltijan mahdollisuus vaikuttaa kohdalleen sattuvaan Itäradan kaltaiseen projektiin on erittäin pieni. Kuitenkin projektin kielteiset vaikutukset koskevat määrällisesti eniten juuri tätä ryhmää. Siksi myös tämän tarkastelun johtopäätös projektin toteuttamatta jättäminen.

- Projektin kustannusarviosta puuttunevat myös tässä tapauksessa aiheutuvat pysyvät haitat.

Kunnioittaen esitän täten yksityishenkilön hyvin pienellä mandaatilla, että Itärataprojekti perutaan ja säästetään täten myös ne 25 milj. euroa jotka hankeyhtiön mukaan vielä käytetään esisuunnitteluun ennen lopullista toteuttamispäätöstä. Oletan että vastaavanlaisia perusteluja ovat esittäneet myös huomattavasti suuremmat yhteisöt.



Loviisan riistanhoitoyhdistyksen lausunto koskien suunniteltua Itärataa Loviisan alueella (Itäradan YVA-menettely)

Lausunto koskee väliä Venjärvi-Koria, jossa on kolme vaihtoehtoista linjausta:

- Myrskylän vaihtoehto (M)
- Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP)
- Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE)

sekä vertailuvaihtoehtoa 0+

Loviisan riistanhoitoyhdistys pitää ongelmallisena suunnitelmaa Itäradan rakentamisesta, koska se muuttaa peruuttamattomasti luontoa ja eläinten elinolosuhteita laajalla alueella sekä estää tai vaikeuttaa metsästystä. Itäradan vaikutusalueella Loviisassa on vahva hirvieläinkanta, jota säännellään metsästyksellä. Jos alueella ei metsästettäisi hirvieläimiä, hirvieläinkanta kasvaisi voimakkaasti, joka lisäisi sekä liikenneonnettomuuksien että metsävahinkojen määrää. Alueella on havaittu myös esimerkiksi suurpetoja, kuten karhuja, ilveksiä ja susia sekä pienriistaa, metsäkanalintuja ja vesilintuja. Uuden infrastruktuurin rakentaminen tarkoittaa aina elinympäristöjen menetystä, joten luonnon kannalta paras ratkaisu on jättää uusi rata rakentamatta. Siksi vertailuvaihtoehto 0+, jossa panostetaan nykyisen rataverkon parantamiseen, on vaihtoehtoista paras.

Toteutuessaan Itärata estäisi metsästystä tai lisäsi suuresti metsästyksen riskejä. Todennäköisesti hirvieläinten metsästys alueella vähenisi huomattavasti ja sen tehokkuus laskisi, koska ratalinjauksesta riippuen metsästyskoirien käyttö vähenee tai lakkaa kokonaan. Liikkuminen alueella vaikeutuu huomattavasti, koska uusi rata katkaisee tieverkoston. Toteutuessaan rata katkaisee suuret, yhtenäiset metsäalueet, joita useat eläinlajit tarvitsevat. Lisäksi kaikki ratalinjausvaihtoehdot M, LP ja LE katkaisevat useiden Loviisan rhy:n alueella toimivien metsästysseurojen metsästysmaat.

Uusi rata johtaisi väistämättä myös eläinonnettomuuksien ja inhimillisen kärsimyksen kasvuun, joissa voi vammautua tai kuolla metsästyskoira tai riistaeläin. Suurriistavirka-aputoiminnassa (SRVA) metsästäjät jäljittävät liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneita hirvieläimiä tai suurpetoja, mutta SRVA-toiminta radoilla, joissa liikennöidään suurilla nopeuksilla on erittäin rajoitettua.

Aitaamalla rata voidaan vähentää onnettomuusriskiä, mutta toisaalta vähennetään esimerkiksi hirvieläinten mahdollisuutta liikkumiseen vuosituhantisessa elinympäristössään. Rata aiheuttaa estevaikutuksen. Pahimmillaan liikkumisen rajoittaminen johtaa populaatioiden eriytymiseen, joka on nähtävissä esimerkiksi VT 7:n osalta, jossa on havaittavissa huomattavia eroja hirvieläinpopulaatioiden koossa ja rakenteessa moottoritien pohjois- ja eteläpuolella. Tätä voidaan yrittää vähentää varmistamalla riittävä määrä turvallisia kulkureittejä, kuten vihersiltoja, uuden väylän poikki. Pyydämme myös ottamaan huomioon yhteisvaikutuksen eläinpopulaatioon, joka syntyy moottoritiestä sekä ratalinjasta suhteellisen pienellä alueella.

Koko Gammelbyn seutu on geologisesti harvinaista aluetta Etelä-Suomessa. Alue on myös hyvin riistarikasta. Alue on erittäin kallioista metsäaluetta suurine korkeuseroineen, jonne suuren ratahankkeen rakentaminen

on erittäin kallista. Koskenkylästä itään on tasaisempaa, ja samoin Myrskylän korkeudella tasoittuu. Ratahankkeen kummallakin reittilinjauksella on vaikutusta Myllyjärven alueeseen, jonka ainutlaatuisuutta on avattu lisää alempana tässä lausunnossa.

Myrskylän vaihtoehto (M)

Ratalinjaus kulkee Myllyjärven länsipuolelta. Myllyjärvi on luonteeltaan erämainen rakentamattomine rantoineen. Noin puolet siitä on käytännössä lahjoitusvaroin suojeltua aarniometsää ja Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen omistuksessa, jonka toiminta-ajatuksena on luoda puitteet hyvinvointia lisääville luonnossa liikkumisen kokemuksille. Järven pinta on poikkeuksellisen korkealla merenpinnasta. Sen valuma-alueella ei ole yhtään peltoa, ja sen vesi siten erittäin laadukasta ja kirkasta. Korkean sijaintinsa vuoksi se myös laskee pohjoiseen, joka sekin on poikkeuksellista rannikkoseudun järville. Erämaatyypistä, hiljaista asumaton järvioluetta on enää hyvin vähän Uudellamaalla ja vieressä kulkeva ratalinjaus rikkoi rauhan.

Parhaillaan käynnissä olevalla metsästyskaudella Myllyjärven pohjoispuoliselta alueelta ratalinjauksen vaikutusalueelta on kaadettu jo seitsemän (7) hirveä. Alue on hirvien talvehtimisalue ja siellä on eläinten vakiintunut kulkureitti, jonka poikki uusi ratalinjaus kulkisi. Ilman metsästystä näin tiheä hirvikanta tekisi huomattavia metsävahinkoja, vaikka niistä osa menehtyy tai loukkaantuu jäädessään junan alle. M-linjaus uhkaa myös metsojen soidinalueita sekä huuhekajien pesintäalueita.

Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP) ja Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE)

Molempien vaihtoehtojen yhteisellä alkuosuudella radan alle jäisi mm. suuri lepakkokeskittymä ja aikaisemmin suojeltu kivimuuri sekä puromaisema. Gammelbyn alue on erittäin vanhaa asuinseutua, siellä on ollut asutusta yhtä pitkään kuin Porvoossa. Alueella on mm. erittäin vanhoja hautoja. Alue on kuitenkin valtaosin tutkimatonta - arkeologisia kaivauksia on tehty hyvin vähän.

Gammelbyn alueella on lisäksi vahva valkohäntäpeura- ja ilveskanta, joiden elinolosuhteet heikkenisivät merkittävästi radan johdosta. Alueella toimivilla metsästysseuroilla on paras tietämys riistaeläinten vakiintuneista kulkureiteistä sekä oleskelualueista. Ratalinjauksen alle jäisi myös alueita, joilla on suuri merkitys virkistysalueena paikallisille asukkaille. Alueella on säännöllisesti villisikahavaintoja ja metsästyksellä on pidetty villisikakanta kurissa. Toteutuessaan Itärata estäisi villisikojen metsästystä tai lisäisi suuresti metsästyksen riskejä.

Lopuksi

Tiedetään, että rakentamisen muodoista yksi eniten luonnon monimuotoisuutta kaventava on liikenneväylien rakentaminen ja ylläpito. Rataa suunniteltaessa tulee ottaa alueen luonto ja eläimistö huomioon ja suunnitella ratkaisuja niiden turvaamiseksi, jos lopulta päädytään johonkin muuhun kuin vaihtoehtoon 0+. Annan mielelläni lisätietoja riista-asioista ja toivon, että Loviisa riistanhoitoyhdistys huomioidaan jatkossa yhtenä yhteistyötahona tästä tai vastaavista hankkeista viestittäessä tai niihin osallistettaessa.

Ystävällisin terveisin,

Loviisan riistanhoitoyhdistys

21.11.2024

Palaute YVA Itärata
Viite: UUDELY/17031/2023

Asun Sipoon Nikkilässä, osoitteessa [REDACTED], talossa jonka kohdalta menee Itäradan Nikkilän linjaus (N). Tätä linjausta ei pitäisi pitää realistisena vaihtoehtona itäradan linjaukselle.

Asun talossa, joka on oikeastaan tila, nimeltään [REDACTED], ja siitä on kirjauksia vähintään 1700-luvulta. [REDACTED]

[REDACTED] (lähde: Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys, 2006). Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksessä todetaan [REDACTED] ilmentävän mm paikallishistoriallisia arvoja, ja todetaan sen olevan maiseman kannalta tärkeä ja ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeä. Historiallista rakennuskantaa ei saada takaisin jos se menetetään. Ei pitäisi olla mahdollista purkaa näin vanhaa asuinkäytössä olevaa rakennusta. Samanikäisiä on Sipoossa vain muutamia.

Haluaisin, että tontilleni tullaan katsomaan löytyisikö täältä arkeologisia arvoja. On todennäköistä, että täällä on ollut asutusta pitkään, sillä tämä on [REDACTED] rannassa.

Pelkästään historian säilymisen kannalta on tärkeää, että talo ja sen ympäristö säilyy asuttavana. Vanhat puutalot hyötyvät asumisesta, ja menevät huonoon kuntoon jos ovat kylmillään ja tyhjinä. [REDACTED] on osa Sipoon kulttuuriympäristöä, ja kulttuurimaisemaa, kuten myös muut nykyisen radan varrella olevat vanhat puutalot, kuten Nikkilän vanha juna-asema, molemmiin puolin junarataa [REDACTED] kohdalla olevat talot, ja [REDACTED] vanha kartano ([REDACTED]), jotka kaikki ovat linjauksen alla.

Jos rata rakennettaisiin niin, että sitä varten ei pitäisi purkaa rakennuksia eikä sille menetettäisi maapinta-alaa, rata aiheuttaisi meluhaittoja ja tärinähaittoja ja maisemahaittoja, joilla olisi suuri vaikutus asumisviihtyvyyteen. En pidä todennäköisenä että nykyinen tasoristeys voisi jäädä paikoilleen, jos rataa levennettäisiin ja sillä kulkisivat junat 300km/h, eli [REDACTED] pohjoispuolen asukkaiden kulkeminen vaikeutuisi, kiertoreittiä ei ole.

Jos radan alle jäisi talo, eli kotini, olisi sillä merkittäviä negatiivisia taloudellisia vaikutuksia sekä merkittäviä negatiivisia vaikutuksia elinoloihini ja viihtyvyyteeni, ja mielenterveyteeni. kaiken talon kunnossapidon ja perinteisillä tavoilla tehtyjen parannustöiden ja pihan luonnonmukaistamisen valuessa hukkaan.

Jos taas radan alle jäisi maa-alueita, olisi sillä merkittäviä vaikutuksia paikallisluontoon, sillä oma pihani ja sen läheinen alue ovat tärkeitä luonnon monimuotoisuuden kannalta. Pihani on peltojen ympäröimä yhdeltä puolelta, ja toimii eräänlaisena keitaana alueella asuville eläimille, sillä täällä on erilaisia luonnomukaisia ympäristöjä. Kuten rehevää rantakasvustoa, paahteista niittyä, kalliota, pensaikkoa, varjoista metsää. Piha saa keväisin tulvia vapaasti ja laajalti, sillä se on joen läheltä melko alava. Ilmastokriisin edetessä on yhä tärkeämpää, että juoksevilla vesistöillä on luonnollisia tulvimisalueita.

Pihaltani löytyy mm keltavuokkoja isohkoja alueita, vanha iso paju (pajut ovat tärkeitä erityisesti kevään ensimmäisille pölyttäjille), monia aikuisia puita, jotka ovat tärkeitä kaupunkiympäristössä ja sen lähellä, muun muassa kuusia, tammia, kynäjalavia, tervaleppiä, vaahteria, katajaa, mäntyjä, lehtikuusia, tuomia, haapakasvusto (haapa on yksi suomalaisen luonnon avainlajeista, sillä se tarjoaa asuinpaikan ja ravintoa monelle muulle lajille. Lisäksi tämä haavikko pitää nykyisen ratapenkereen paikoillaan ja toimii tuulensuojana). Tontilta löytyy lisäksi suojaisia pajukasvustoja joissa viihtyvät monet eläimet, rehevää rantaniittykasvustoa. Olen myös ylläpitänyt aurinkoisella takapihalla isohkoja niittyalueita, joihin olen sekä kylvänyt kotimaisia niittykasveja, että

mahdollistan niiden nousemisen maan siemenpankista. Tontilla on myös paljon hyödyllistä lahoppuuta, jota hyödyntävät monet lajit.

Lisäksi tontilta ja sen ympäristöstä on jo vuosien ajan poistettu aktiivisesti haitallisia vieraslajeja kuten lupiineja.

Tontilla havaittuja eläinlajeja ovat mm laulu- ja kyhmyjoutsen, sinisorsa, harakka (silmläpidettävä), naakka, monet tiaset ym, varis, hippiäinen, käpytikka, harmaapäätikka, kanahaukka (silmläpidettävä), viirupöllö/ lehtopöllö, rusakko, metsäkauris, kettu, sepelkyyhky, fasaani, lumikko, myyriä ja hiiriä. Ja suuri määrä hyönteisiä, kuten erilaiset mehiläiset ja kimalaiset, perhoset. ym.

Näiden kaikkien lajien elinpiiri jälleen kerran kapenisi ja hankaloituisi, jos itärata rakennettaisiin. Elinympäristöjen hajautuminen ja eriytyminen on suuri uhka eliölajeille, jotka eivät voi vaihtaa elinympäristöstä toiseen, vaan jäävät paikallisiksi populaatioiksi, ja pienenevät, ja sattuma voi pyyhkiä koko populaation pois. Helpoin ja halvin keino näiden lajien suojelemiseksi ja monimuotoisuuden turvaamiseksi olisi säästää luontoa silloin kun voi, ja jättää rakentamatta, jättää hakkaamatta.

Itärataa ei tulisi rakentaa Nikkilän alueelle, jossa se vaikuttaisi useaan pohjavesialueeseen. Myös Sipoonjoen Natura 2000 -alue pitäisi ottaa huomioon paremmin.

Lisäksi oman tonttini ja nykyisen radan välissä on vanhan rautatiesillan tukijalat, jotka ovat osin jääneet maan sisään uuden sillan rakennustöiden yhteydessä. En tiedä onko näitä kirjattu minnekään, mutta ne näyttävät historiallisesti kiinnostavilta. Myös joen rannassa on vanhan sillan kiviset perustukset, jotka ovat linjauksen alla.

Eli, Nikkilän linjausvaihtoehdon alle jäisi pelkästään tältä alueelta historiallisia arvoja ja rakennuksia, sekä alue, jossa on sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita asioita sekä ihmisen vaikuttamaa piha- ja puutarha-aluetta.

Anmärkningar gällande Östbanans miljökonsekvensbedömning (MKB): UDELY/17031/2023

1. Sura sulfatjordar

Åtminstone gällande den sk sträckningen Andersböle (AB) går den planerade järnvägen genom ett rätt stort område med sk sura sulfatjordar. En del av dessa åkrar hör till ett specialmiljöstödsprogram, där det betalas ut ersättning åt odlarna för att de vidtar åtgärder som gör att grundvattnet inte sjunker för lågt. Det finns en uppenbar risk att det planerade järnvägsbygget rubbar grundvattennivån åtminstone tillfälligt.

Ifall att grundvattnet sänks från den nuvarande nivån kommer mycket surt vatten och även tungmetaller att rinna ut i vattendragen nedanför. På vissa andra håll i landet har en sänkt grundvattennivå lett till en omfattande fiskdöd. Alla järnvägssträckningar korsar Grindängsbäcken, som i sin tur rinner ut i Svartsån. I Svartsån planeras för tillfället fisktrappor vid Tjusterby forsen så att fisk skall kunna ta sig uppför forsen, upp längs ån och vidare till bl.a Grindängsbäcken. I MKB bör det utredas vilka risker detta järnvägsbygge har för fisken och alla andra vattenlevande organismer i Grindängsbäcken och i Svartsån. Man bör undersöka vilka levande organismer det finns i bäcken och hur känsliga dessa är för en ev försurning.

Gällande sträckningen (AB) vid Utegårdsvägen är det planerat att vägen går under järnvägen. Här bör beaktas att man inte kan sänka vägen från nuvarande höjd utan att detta påverkar grundvattennivån. Dessutom bör man beakta att Grindängsbäcken tidvis svämmar över och att järnvägen inte får äventyra användningen av dessa vägar. Med detta i beaktande bör järnvägen byggas att gå mycket högt över nuvarande marknivå. Det här i sin tur påverkar landskapet men också den omkringliggande marken, då enorma mängder byggmaterial behövs för att höja upp järnvägen. Man bör undersöka hur den totala vikten av en sådan här stor mängd byggnadsmaterial påverkar speciellt de rätt instabila sura sulfatjordarna.

Under den planerade linjedragningen (AB) finns mitt i åkerlandskapet flera trädbevuxna sänkor, vilka inte odlas pga att marken där är så sank och bottenlös att dessa inte ens skulle bära en tom traktor. Dessa specialmiljöer bör beaktas och närmare undersökas vid MKB.

2. Påverkan på jordbruket

Den planerade järnvägen skär sönder flera enhetliga åkerskiften, vilket gör att flera av dem blir i praktiken omöjliga att bruka med dagens moderna redskap. Flera av åkrarna blir dessutom helt otillgängliga som det ser ut nu. Åtminstone på de kartor som finns idag framkommer det inte hur det är tänkt att man skall kunna ta sig till alla dessa åkrar och skogar. För att få en helhetssyn över miljökonsekvenserna bör det också framkomma hur man har planerat alla de nya anslutningsvägarna som bör byggas och vilka miljökonsekvenser byggande av dessa medför.

Man blir tvungen att ta långa omvägar för att komma till de odlingar som blir på andra sidan av järnvägen. Här bör beaktas att vägarna bör planeras tillräckligt breda och höga för att uppfylla de behov som finns i framtiden. Exempelvis [redacted] vägen, som går mellan [redacted] vägen och [redacted] vägen kommer att beskäras av järnvägen (sträckningen AB), som i sin tur klyver åkrarna som finns längs med vägen. Idag kan man köra med breda lantbruksmaskiner till åkrarna enbart från [redacted] vägen. För att kunna ta sig till åkrarna längs med [redacted] vägen från det andra hållet, dvs från [redacted] vägen, krävs det att vägen breddas ordentligt. Längs med den sträckningen finns flera egnahemshus och det bör

därför undersökas hur dessa fast bosatta människor skulle påverkas om man är tvungen att ordentligt bredda vägen, som går antingen rakt igenom eller mitt emellan deras tomter.

3. Påverkan av fukt- och ljusförhållanden vid djupa bergsskärningar

Åtminstone vid sträckningen mellan [REDACTED] vägen och [REDACTED] vägen går den planerade linjedragningen (AB) genom ett rätt så högt bergsområde. I skogen uppe på berget finns flera mindre och större områden med kärr. Man bör studera vilka alla organismer som finns i dessa kärr och hur fukt- och ljusförhållanden i dessa specialområden förändras ifall man gör en djup och bred bergsskärning här.

Åsikt /utlåtande till Östbanans MKB, UUELY/17031/2023

21.11.2024

Hela projektet och dess planeringen borde avslutas, dvs 0+ alternativet.

Östbanan är en alltför dyr investering som gör projektet ekonomiskt olönsamt. Befolkningen minskar i östra Finland och tidsvinsten (ca 15 min) är obetydlig. Projektet är katastrofalt med tanke på klimatutsläppen om man tänker hur massivt byggprojekt det är. Järnvägskorridoren genom skog medför stor kolsänkeminskning. Åkrar och skog splittras, hus, gamla bondgårdar, byar, kulturlandskap och natur förstörs för att en minimal tidsnytta för öststäderna och för att Borgå ska få en järnvägsförbindelse. Går planeringen vidare så blir slutresultatet en reservering för järnvägskorridoren och en stationsreservering i Forsby/Gammelby inklusive en stor parkeringsplats som bygden får dras med i flera tiotals år. Reserveringen kommer sedan i landsskapsplanen, fastighetsvärdena sjunker ännu mera och den blir till förfång för all fortsatt planering och utveckling (främst för Forsby och Liljendal i LE-alternativet).

Åsikter om de olika linjedragningarna inför MKB: Samtliga alternativ är negativa för vår bygd.

- M-alternativet går mest i obebyggda trakter så är minst skadlig för bebyggelsen.
- LE-alternativet är sämst, splittrar Lovisas samhällsstruktur då den går först genom Forsby och sedan rakt genom Liljendal, genom det smala markområdet mellan RV 6 och Hopom träsk. Hämtar bullerproblem till kyrkbyn och över träsket. Korsar Forsby å vid mynningen och dess värdefulla fågel- och landskapsmiljö. I Liljendal blir flera hem och stadens företagstomter såväl vid korsningsområdet som vid industriområdet bakom [REDACTED] under linjedragningen. Likaså går linjedragningen rakt över Sävträsk skid- och frisbee bana.
- LP-alternativet skulle jämfört med LE klart mindre skada annan utveckling. En reservering för ev. station inkl. parkering passar enligt utredningen bäst söder om Gammelby så den borde också kunna förverkligas med LP-alternativet.

Planeringen av Östbanan borde alltså avslutas och istället borde en närtågstrafik börja planeras från H:fors till Borgå. Från den kunde man sedan i framtiden fortsätta med den så kallade Kustbanan (Borgå-Lovisa-Kotka) österut som alltid varit Lovisa stads önskemål. En järnväg österut längs kusten saknas och behövs. Pga. situationen i Ryssland och dess handel är det inte realistiskt i nära framtid men nog på sikt och då fås station genast till Lovisa (befolkningsmängden räcker till).

Med vänlig hälsning

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Utlåtande om Östbanans MKB-program (UUDELY/17031/2023), sträckningen Paipisvägen - Backas

I de tre nordligaste alternativen i MKB-programmet kommer Östbanan att gå igenom Borgby, en liten men naturskön by i norra Sibbo. Järnvägen skulle inte endast skära byn itu, utan kommer även att rasera många familjers hem och bekanta skogsområden.

En viktig byggnad som är hotad är Viljan. Viljan byggdes 1909 som en lokal för Borgby och Hertsby bybors evenemang och sammankomster, och fungerar fortfarande - över hundra år senare - som en knypunkt. På Viljan ordnas regelbundet kultur och underhållning, exempelvis sommarfester, Halloween jippon, julfester, konserter och pysselkvällar. Med sina 100+ år är byggnaden i sig värdefull. Byaföreningen som äger Viljan upprätthåller även skidspår inom Borgby och Hertsby, vilket inte mera skulle vara möjligt ifall järnvägen kommer.

Nickby-alternativet i sin tur förstör en stor del av den gamla delen av Nickby med stationshuset och de gamla träbyggnaderna.

MKB-programmet tar inte hänsyn till viltkorridorerna till Sibbo storskog. Östbanan, oberoende vilken linjedragning, skulle skära av den sista korridoren till Sibbo storskog för alla djur: till väster har vi Vandas tätbebyggelse och Lahtis motorväg, till öster Borgå motorväg. En nationalpark kan knappast kallas för nationalpark utan ett rikt djurliv.

Överlag är MKB-programmet inte är färdigt och lämnar allt för många frågor öppna. För det första verkar det fortfarande inte ens vara klart vad banan ska användas till: ska den användas för passagerartrafik, eller ska även godstrafik eller ska till och med lokaltrafik använda banan? Detta är en ytterst väsentlig punkt, som ansenligt påverkar planeringen. De nuvarande linjedragningarna har motiverats med de krav en höghastighetsjärnväg (>249 km/h) ställer, men kraven är ju inte samma för de övriga alternativen; en bana där både lokaltrafik och godståg kör kan omöjligt behöva ex. lika raka dragningar eftersom hastigheterna i detta fall är betydligt lägre.

För det andra tar MKB-programmet inte ställning till hur godstrafiken från Sköldvik ska ledas. Detta är högst problematiskt för dem som bor på områden där potentiella nya spår måste byggas: ifall en skild miljökonsekvensbedömning görs i ett senare skede, har de drabbade betydligt mindre möjligheter att påverka dragningarna, eftersom Östbanans dragning redan är fastställd.

Av ovannämnda skäl **kräver vi att planeringen av Östbanan avbryts.**



Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 23.20
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUELY/17031/2023 Östbanan

Luokat: [redacted]

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
Registraturen
PB 36, 00521 Helsingfors

registratur.nyland@ntm-centralen.fi

Utlåtande om UUELY/17031/2023 Östbanan, sträckningen Paipisvägen-Backas

Som del av en i Borgby hemmahörande släkt vars hemgård, som funnits inom samma familj sedan [redacted]-talet, nu hotas av att förlora både jord och skog till kommande tågprojekt, motsätter vi oss att Östbanan fortsätter planeras.

En framtida tågbanan vill medföra stora förändringar i landskapet. Viktiga platser för byasamhället i Borgby och Hertsby hotar försvinna liksom flera bybors hem. Den enorma byggprocess som vill försigå den färdiga banan vill medföra enorma olägenheter för hela området. Borgby och Hertsby är levande byar med en livskraftig skola, och längs byarnas vägar rör det sig dagligen skolbarn. I byarna finns även aktiva föreningar som underhåller flera för byborna viktiga platser (fotbollsplan, isplan, skidspår, naturliga skogsstigar, jaktmarker etc). Både skolvägar och dessa för byborna viktiga platser hotar försvinna om Östbanan realiseras, vilket vill vara en stor förlust för bybornas allmänna välmående.

Som en aktiv barnfamilj motsätter vi oss kraftigt Östbane-projektet. Våra barn använder sig dagligen av de områden som nu planeras gå förlorade om tågbanan byggs genom Borgby och Hertsby. Vår släkt har sitt levebröd som jordbrukare av de marker och skogar som planeras gå under Östbanans dragningar i dessa byar. Ovissheten om familjemedlemmars hem och levebröd skall gå förlorade eller förlora sitt värde vill hänga över vår by, och än värre eventuellt slutligen realiseras, vilket medför en stor psykisk belastning.

Vi kräver därför att miljökonsekvensbedömnigen tar i beaktande de olämpor ett projekt i storlek med Östbanan vill medföra våra byars invånare. Vår betoning ligger på de familjer vars hem hotar gå förlorade, och på de platser i landskapet som för alltid kommer att vara förstörda om en tågbanan av Östbanas storleksklass blir verklighet. Vårt kulturarv kommer att vara tvungen att genomgå stora förändringar, liksom också landskapet. Detta motsätter vi oss på det starkaste och kräver därför att det tas i beaktande i miljökonsekvensbedömningen.

[redacted]

Kontaktperson: [redacted]

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 14.39
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata YVA / [redacted]

Luokat: [redacted]

Asumattoman metsäalueen merkitys Lapinjärven Kimonkylässä

Lapinjärven pohjoinen ratavaihtoehto lävistää Kimonkylän. Kimonkylän "keskus" on valtatie kuuden välittömässä läheisyydessä, mutta asutusta on myös metsän takana 5-10 km päässä esim. [redacted].

Rata sijoittuisi kylän keskeiseen metsäalueeseen halkaisten sen ja katkaisten kylä- ja metsätieyhteydet. Radan taakse jäävien kulkureitti kotikylään, kotikuntaan ja kotimaakuntaan pitenisi kymmenisen kilometriä.

Radan halkaisemaksi suunniteltu metsäalue on lähiympäristölle tärkeä. Metsästys, marjastus, sienestys, ulkoilu, riistanhoito, metsätalous ym. kuuluvat kyläläisten ja muiden lähiseudun asukkaiden elämään olennaisena osana, jopa syynä asua täällä. Rata tuhoaa käsitykseni mukaan kaiken tämän.

Olen aikoinani kulkenut paljon junalla - Pohjanmaan rataa opiskelija-alennuksella. Kellon pystyi tarkistamaan junan mukaan ja vuoroja oli niin, että sopivan menoajankohdan pystyi valitsemaan. Toivon, että olemassa olevat radat kunnostetaan ja junavuoroja lisätään, jotta junalla kulkeminen olisi aito vaihtoehto. Mitä harvemmin junia kulkee ja mitä harvemmillä asemilla ne pysähtyvät, sitä todennäköisemmin valitaan jokin muu kulkuväline.

[redacted]

Lähetttäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 18.16
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: [redacted]

Luokat: [redacted]

Terve,

Olen saannut tiedon että [redacted] tie muuttuisi!
Uusi suunnitelma ei millään näytä toimivalta,
-uuden tie osuuden korko erot
-aivan liian lähellä lapsiperheitä
-vanhan kartanon pihan läpi
-suojeltua aluetta
jne..
Onko näitä asioita mietitty ollenkaan?
Kyseinen tie menisi n. 50cm meidän nurmikon sekä lasten leikkimökin vierestä!
Talvella tietä auratessa lumet tulisi terassille, kuka korvaa vahingot? Saati lumilingolla kivet ikkunaan.
Uusi tie tulisi niin lähelle asutusta että olisi hengen vaarallinen lapsille.
Tien jyrkkyys tietyissä kohdissa olis mahdoton pelastus ajoneuvoille.

Kiitos omasta puolesta mutta nyt järki käteen!

[redacted]

Lähetäjä: [Redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 1.38
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Östbanan

Luokat: [Redacted]

Undertecknade har tagit del av banförslaget för Östbanan som planeras genom Gammelby.
Förstör inte vårt vackra Gammelby!
Pengarna behövs säkert till viktigare ändamål.

[Redacted]

Lähetetty[Outlook for Android](#)

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
Registraturen
PB 36
00521 Helsingfors

Hänvisning: **UUDELY/17031/2023**

Ärende: **Åsikt om Östbanan, miljökonsekvensbedömning**

Vi undertecknade äger mark i Lovisa och Borgå kommuner. Alla aktuella, alternativa dragningar av Östbanan kommer att gå över vår mark, det vill säga fastigheterna [REDACTED]. Vi motsätter oss byggande av Östbanan och anser att det nuvarande världspolitiska läget inte är rätt tid för dylika dyra satsningar med begränsad nytta. Staten bör istället satsa medel på rikets försvar.

De tre dragningarna som är aktuella är LS (Lapträsk södra), LN (Lapträsk norra) och M (Mörskom).

Lapträsk södra (LS): Om banan trots allt byggs, är Lapträsk södra (LS) det **allra sämsta alternativet**. Denna dragning går över fastigheterna [REDACTED]. Banan går igenom det nationellt värdefulla landskapsområdet Forsby ådal. Den splittrar det intill liggande Österby och lämnar bebyggelse under sig. Vidare nuddar banan vid fågelområdet Ninjärvi och förstör ett **värdefullt minnesmärke** från andra hälften av 1800-talet, som inte är utmärkt på kartan. Minnesmärket består av en stor sten med inskriptioner som är rest till åminnelse av byggandet av Ninjärvi kanal. Koordinaterna är N: 6710822, E: 444187 i koordinatsystemet TM35FIN. Se bifogad karta på nästa sida. **Detta minnesmärke bör märkas ut på kartorna och bevaras. Det får inte lämnas under en järnväg.**

Lapträsk norra (LN): Denna dragning går över fastigheten [REDACTED] och lägger en betydande mängd åkermark under sig på skiftet [REDACTED]. Detta är det **nästsämsta alternativet** från vår synpunkt. Det är ändå bättre än LS ovan, eftersom LN inte inkräktar på bebyggelsen lika drastiskt och inte korsar det nationellt värdefulla landskapsområdet Forsby ådal.

Mörskom (M): Om banan byggs, är Mörskomdragningen det **minst sämsta alternativet** eftersom den beaktar den befintliga bebyggelsen bäst.

Alla tre dragningar går över fastigheten [REDACTED] i Borgå stad. Banan bör här lämpligen byggas i tunnel.

Högaktningsfullt,

[REDACTED]

21.11.2024

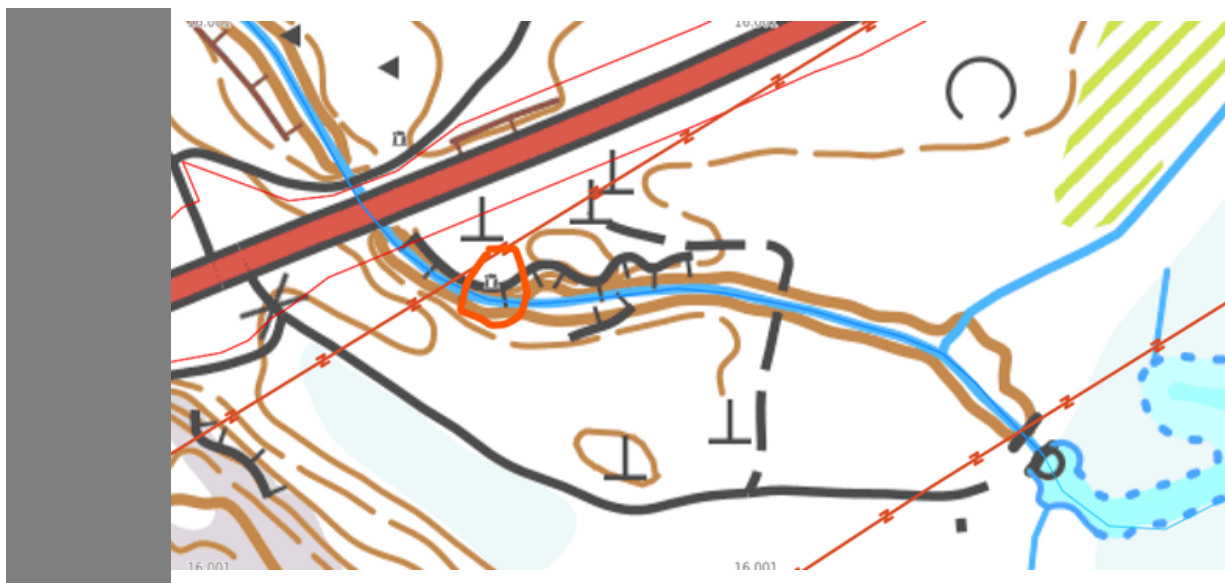


Bild över minnesmärket på kartan. Koordinaterna är N: 6710822, E: 444187.

2024-11-22

Vastaanottaja:
Uudenmaan ELY-keskus
sähköposti: kirjaamo.uusimaa(at)ely-keskus.fi.

Lausunto Itäranta-hankkeesta
YVA-menettelyyn liittyen

Viite: UUELY/17031/2023

Kritiikki Itärata-hanketta kohtaan yleisellä tasolla

Kuten Lapinjärven Lindkosken kuulemistilaisuudessa todettiin, Itärata-hanke on kustannustehoton investointi julkiseen liikenteeseen.

Väyläviraston julkaisussa vuodelta 2019 (Itä-Suomeen suuntautuvien rata-linjausten tarkasteluja) todetaan sivulla 53, että "kasvavat liikennöintikustannukset syövät molemmilla Porvoon kautta kulkevilla linjauksilla suuremmasta nopeustasosta saatavat matka-aikahyödyt ja hyöty-kustannussuhteet jäävät hyvin alhaisiksi". Julkaisussa jatketaan saamalla sivulla seuraavasti "Sen jälkeen, kun Lahden Oikorata rakennettiin, on idän suunnan liikenteelle vaikea löytää kustannustehokkaita nopeuttamistoimenpiteitä".

On epäselvää, miksi Väyläviraston julkaisussa tarkastellaan rata-hankkeen laajemmat taloudelliset vaikutukset ainoastaan Porvoo-Kouvola -ratalinjakuksen suhteen. Selvityksen kahden muun ratalinjakuksen tuottamat laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset jätetään arvioimatta. Vaikka samassa selvityksessä esimerkiksi Heinola-Mikkeli -ratalinjakuksen toteuttaminen arvioidaan Porvoo-Kouvola -rataa kustannustehokkaammaksi investoinniksi. Kuinka ajatellaan, että poliittinen toteuttamisratkaisu eri rata-hankkeiden välillä voidaan tehdä rationaalisesti, kun kaikkien vaihtoehtojen laajempia yhteiskunnallisia vaikutuksia ei ole selvitetty samanveroisesti.

Tärkeää olisi käyttää valtion ja kuntien varat olemassa olevien liikenneväylien ja -välineiden ylläpitoon ja kehittämiseen.

Julkisen liikenteen tulevaisuuden tarpeet erilaistuvat. Työn teon tavat erilaistuvat ja yksilöityvät kaupungeissa ja maaseudulla. Ihmisten matkustustarpeet erilaistuvat sekä työssä että vapaa-aikana. Junamatkustamisesta hyötyminen vaatii joka tapauksessa

liityntäliikenteen olemassaoloa haja-asutusalueilla ja siten muiden liikennevälineiden, kuten linja-autojen, taksien tai henkilöautojen olemassaoloa.

Tulevaisuuden liikennettä on syytä kehittää joustavien aikataulujen ja muutoksiin mukautuvien, ekologisesti kestävien kulkuvälineiden suuntaan eikä paikoilleen sidottuihin junaväyliin perustaen. Tulevaisuuden työmatkustajat ja vapaa-ajan kulkijat tarvitsevat monipuolisesti mukautuvia, yksilöllisiä ja joustavia kuljetuspalveluita.

Näistä syistä investointi Itäradan suunnitteluun ja toteuttamiseen ovat yhteiskunnallisesti vanhanaikainen ja väärä ratkaisu.

Kritiikki Lapinjärven kunnan kannalta

Itäradan suunnittelusta ja rakentamisesta ei koidu Lapinjärvelle ja kuntalaisille hyötyjä, ainoastaan haittoja. Sen suunnittelu vaikeuttaa ja toteutuessaan tuhoaa alueen elinkeinoja ja asumista; uhkaa omaisuutta ja luontoarvoja, maa-alueita, kiinteistöjä ja arvokasta vuosisataista maaseudun kulttuurimaisemaa.

Nämä asiat ovat juuri niitä vetovoimatekijöitä, joiden avulla Lapinjärven kaltainen kunta voi kehittää ja rakentaa tulevaisuuttaan. Houkutella uusia asukkaita ja elinkeinonharjoittajia.

Ratahanke huonontaa Lapinjärven alueen julkisen liikenteen kulkua ja kehittymistä. Se ohjaa yhteiskunnan varoja sellaiseen liikennehankkeeseen, josta kuntalaiset eivät hyödy. Samalla olemassa oleva julkinen liikenne supistuu, köyhtyy; linja-autoliikenteen vuorot ja pysäkit vähenevät ja tieverkosto rapistuu. Kunnan asukkaiden elämälle tärkeän julkisen liikenteen saavutettavuus huononee.

Kritiikki Lindkosken ja Heikinkylän kylien kannalta

Rata haittaisi kylien elämää. Se hävittäisi vanhat kulkuyhteydet ja vaikeuttaisi maanviljelijöiden työtä.

Toteutuessaan rata hankaloittaisi arkista kyläläisten välistä kanssakäymistä ja yhteyttä estämällä liikkumisen vakiintuneita reittejä pitkin. Se heikentäisi kyläkulttuuria sekä kyläläisten sosiaalisen kanssakäymisen mahdollisuuksia korjaamattomalla tavalla.

Rata tuhoaisi kylien historiallisen rakenteen ja viljelysmaiseman. Tuhoaisi arvokasta vuosisataista maaseudun kulttuurimaisemaa.

Rata halkaisisi historiallisesti edustavan kylän ja perinnemaiseman, joihin paikan asumisviihtyisyys ja erityislaatuisuus perustuvat; jotka ovat alueen elinvoimaisuuden ydin.

Kylien peltoalueet ovat muuttolintujen kokoontumis- ja lepopaikka syksyisin ja keväisin. Junarata hävittäisi tämän luonnonilmiön tapahtumapaikan tulevaisuudessa.

Kritiikkini henkilökohtaisesti

Itäradan suunnittelu ja toteuttaminen uhkaavat tuhota sukumme ja perheemme kotipaikan, joka on peräisin [REDACTED]-luvun alusta. Rakennukset edustavat ja ylläpitävät alueen maaseudun arkkitehtuurin perinteitä ja miljöötä arvokkaalla tavalla.

Ratahanke aiheuttaa jatkuvaa huolta tulevaisuudestamme ja vaikeuttaa kotipaikkamme ja siihen liittyvien elinkeinojemme kehittämistä. Ratahanke leimaa epävarmaksi kaikki alueen kehittämiseen liittyvät taloudelliset investoinnit.



Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 7.53
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023

Luokat: [REDACTED]

Hei,

Vi motsätter oss byggadet av tågförbindelsen Östbanan på grund av byggandets inverkan på vårt skogsföretag. Gällande dragningen genom Mörskom (det norra alternativet), så delar den vårt skogsskifte i två delar och vi går miste om en stor areal som enligt dragningen blir under tågområdet. Tillgängligheten till skogen försvåras och dessutom verkar det skyddade Lökberget (Laukkakallio) påverkas av dragningen. Vi har också skogsegendom i Lappträsk [REDACTED] och den verkar delas av den södra dragningen, som går genom Lappträsk. Här sker samma sak, tillgängligheten försvåras och vi går miste om för oss viktig ekonomiskog. I Lappträsk [REDACTED] finns dessutom oersättliga naturområden som påverkas av dragningen (Ryssugn).

En annan synpunkt på hela planeringen är att det nuvarande kostnadsförslaget verkar vara helt orealistiskt. Man har inte beaktat alla aspekter som försvårar och höjer på byggandets prislapp. Stora områden kommer att behöva pålas och den kostnaden är enorm.

Om Östbanan förverkligas kommer den också att inverka negativt på bussförbindelserna till och från Lappträsk. Lappträskborna har ingen nytta av tågförbindelsen och vi motsätter oss starkt byggandet av den.

Mvh

[REDACTED]

Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 8.17
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023

Luokat: [REDACTED]

Hei

Vi motsätter oss byggandet av tågförbindelsen Östbanan på grund av byggandets inverkan på vårt jordbruksföretag. Under rälsen blir åkermark som har täckdikats och utfall fastsatts för att förbättra arronderingen. Åkermarken är grunden för vår verksamhet. Ny åkermark produceras inte mera. Vi har åkermark i Lappträsk [REDACTED] och den påverkas av den södra dragningen, som går genom Lappträsk. Tillgängligheten försvåras och vi går miste om för oss viktig mark. I Lappträsk [REDACTED] finns dessutom oersättliga naturområden som påverkas av dragningen (Ryssugn).

En annan synpunkt på hela planeringen är att det nuvarande kostnadsförslaget verkar vara helt orealistiskt. Man har inte beaktat alla aspekter som försvårar och höjer på byggandets prislapp. Stora områden kommer att behöva pålas och den kostnaden är enorm.

Om Östbanan förverkligas kommer den också att inverka negativt på bussförbindelserna till och från Lappträsk. Lappträskborna har ingen nytta av tågförbindelsen och vi motsätter oss starkt byggandet av den, då stationerna är i Borgå och Kouvola.

Vi anser att man borde investera i det befintliga tåg- och vägnätet i stället för att bygga nytt. Samhället är redan nu så utbyggt att massiva dragningar som Östbanan hämtar stora skador.

Med vänlig hälsning
[REDACTED]