

Itärata YVA / [REDACTED]

UUDELY/17031/2023

Olen maanviljelijä [REDACTED]. Linjaus M on suunniteltu menevän läpi tilakeskuksen, johon kuuluu talousrakennus ja [REDACTED]
[REDACTED]

Tila on ollut sukuni hallinnassa [REDACTED] luvulta asti, jolloin esi-isäni osti tilan huutokaupasta.

[REDACTED]
Tila lohkottu ulos alkuperäisestä [REDACTED] tilasta, joka aikoinaan jaettiin veljesten kesken. Vuonna [REDACTED] ostimme alkuperäisen [REDACTED] tilan kaikki maa ja metsäalueet. Jo aikaisemmin olimme ostaneet toisen tilan kylän alueelta, joka myös kuulunut alkuperäiseen [REDACTED] tilaan.

Olemme panostaneet maataloustoimintaamme muuttamalla kuivurin hakelämmitteiseksi ja kesällä [REDACTED] uusimme koko kuivurin ~0,5 milj. € panostus. Johon myös Ely keskus myönsi rahoitustukea. Ehdot olivat maataloustoiminnan toiminta pysyminen kannattavana. Tuloslaskelmat lähetetty ely-keskukseen missä maatilan koko pysynyt samana eikä mitään yllättäviä ratahankkeita ollut tiedossa. Tähän viitaten 7 vuoden velvollisuus ylläpitää tilan toiminta kannattavana ely-keskuksen tuen takaisin maksun uhalla. Tämän huomioon ottaen tuntuu kovin väärältä, että oikea käsi antaa ja vasen ottaisi.

[REDACTED] investoimme myös aurinkoenergian talteenottoon. Myös tilamme muu lämmitys toimii hakeella.

Vuonna [REDACTED] hakiessamme rakennuslupaa kuivurirakennukselle ei ely eikä kunta maininnut mistään rautatiehankkeista, jolloin myönnettiin lupa 30 m korkealle rakennukselle missä ei ole vaadittu ottaa huomioon rautatien kulkua lähimaastossa.

Sota-ajan ruokahuolto/tuottaja, mikä mahdotonta toimia, jos tila kuivureineen jää junaradan alle.

Tilamme maastossa [REDACTED] sijaitsee suojeltua kelometsää, mikä estetty talousmetsänä toimivana.

Alueella virtaa myös luonnonpuro. Alueella asustelee ilveksiä sekä ” [REDACTED] ”
tunnettu vanha huuhkaja.

Maataloustoimintaamme on rajoittanut maatilan sijainti tärkeällä 1-luokan pohjavesialueella. [REDACTED]
[REDACTED] Alueen pohjavesi on luokiteltu tärkeäksi pohjaveden muodostumisalueeksi.

Muodostumisalue koostuu soraharjuista, joihin olemme sitoutuneet olla koskematta, jottei vaikutuksia pohjaveteen syntyisi.

Pohjavesialueena on myös vaikuttanut metsätalouteemme, rajoittaen mätästystä, ojien kaivuuta sekä kaikkeen muuhun millä kajotaan maahan. Nämä suositukset ovat ely- keskuksen antamia eikä mitään aluekohtaisia.

Jo pelkkä linjaus M paperilla estää tilamme tulevaisuuden kasvusuunnitelmat sekä luo epävarmuutta sekä henkistä painetta.

Tuntuu raskaalta, kun koko ikänsä työllistänyt itse itsensä, maksanut verot ym muut maksut ja yhdellä pyyhkäisyllä kaikki voidaan tehdä mitättömäksi.

Yritämme kasvattaa jälkipolviamme vaalimaan perinteitä ja kunnioittamaan edellisten sukupolvien ponnisteluja sekä jatkamaan suvun perinteitä maatalouden ja maailman jo muutenkin vaikeina aikoina.

Ihmetyttää linjaus M veto suoraan elinvoimaisen ja kehittyvän maatilan läpi, kun esim ~200 m pohjoisempana (myös tilani maita) ei sijaitse rakennuksia vaan metsämaata. Eikä siellä tietojeni mukaan sijaitse suojeltua tai rauhoitettua alueita.

Huomioon ottaen myös valtion talouden. Rahaa tarvittaisiin erityisesti terveydenhuoltoon, vanhusten sekä nuorten hyvinvointiin, teiden kunnosta puhumattakaan ja moniin muihin tärkeisiin asioihin. Mahdotonta sanoa, että rata toisi suomelle tarvitsevaa taloudellista hyötyä. Tärkeämpää saada elinvoimaisia yrityksiä pidettyä suomessa sekä tuotua sellaisia myös lisää.

Näkisimme tulevaisuuden kannalta parhaimpana vaihtoehtona, jos rata rakennettava linjaus 1 joka menisi Loviisan koskenkylän kautta missä mahdollisuus tulevaisuudessa myös liityntäpysäkille, joka palvelisi myös lähiseudun ihmisiä.

Kunnioittavasti

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

Mielipide Itäradasta ja sen vaikutuksista linjaus vaihtoehtoissa veM ja veLP

Maatilamme [REDACTED] sijaitsee Porlammien kylässä, johon kyseiset ratalinjaus vaihtoehdot osuvat. Tarkalleen rata kulkisi Porlammien [REDACTED] alueella, jossa meillä on viljelyksessä [REDACTED] ha peltoa.

[REDACTED] Tänä päivänä työllistämme välittömästi itsemme lisäksi [REDACTED] ulkopuolista työntekijää tilallamme ja lisäksi välillisesti satoja muita toimijoita ja yrityksiä. Olemme investoineet myös [REDACTED] alueen pelloille tehden mm. perusparannuksia kuten salaojitusta, lohkojen yhdistämisiä, teiden parannuksia ja 2 lietesäiliötä joista lietelantaa voidaan joustavasti levittää pelloille keväisin kylvöaikaan. Lietteen levitys tapahtuu peltoa säästäten vetoletkulevitys menetelmällä, joka vaatii esteettömän kulun peltolohkoille. [REDACTED] alue on erittäin tärkeä tilamme viljelyn ja rehun tuotannon kannalta. Kaikki pelloillamme viljelty vilja käytetään rehuksi [REDACTED]. Ratalinjaukset tuhoaisivat käytännössä koko alueen viljely mahdollisuudet, jotka perustuvat siihen että alueella voidaan kulkea esteettä lohkolta toiselle ja säilyttäen eheät ja riittävän suuret peltolohkot.

Tässä ajassa on noussut tärkeäksi arvoksi oman maan ruokaturva. Toivottavasti ruokaturva asia on myös radan suunnittelussa tekijä joka otetaan huomioon. Tilamme on ollut saman suvun hallussa vuodesta [REDACTED]. Nämä asiat eivät varmaan paljoa paina yhteiskunnallisissa hankkeissa, mutta pyytäisin kuitenkin miettimään asiaa myös tästä näkökulmasta. Ja myös siitä kulmasta kuinka tärkeä jokainen maaseudulla toimiva ja työllistävä yritys on.

Maanviljelys ja [REDACTED] ovat perheellemme ja yrityksellemme elinkeino ja ainoa toimeentulo, jonka toivomme jatkuvan myös seuraavalle sukupolvelle. On muistettava, että perinteisen maanviljelyn ja kotieläintalouden edellytykset perustuvat jokaisen maatilan ympärillä oleviin peltoihin. Jos tämä tuotannon kannalta oleellinen osa otetaan pois, ei tuotantoa pysty kannattavasti jatkamaan. Jos rata hanke toteutuisi Porlammien kylällä ja keskellä ydinviljely aluetamme, olisimme tilamme talouden kannalta mahdottoman edessä. Näin isoa peltoaluetta ei ole mahdollista saada läheltä mistään. Ja vaikka olisi, sen hankkiminen olisi taloudellisesti mahdotonta.

Vaihtoehtoja ratalinjauksille pitäisi tietysti pystyä antamaan, mutta helppoahan se ei tietenkään ole, koska tuskin kukaan Lapinjärveltä haluaa rataa omaan kylään. Mielestäni veM ja veLP linjausten huono puoli on se, että ne eivät kulje minkään suuremman tiestön läheisyydessä, joka jo ennestään halkoisi aluetta. Rata olisi järkevää sijoittaa alueelle, jossa isompaa tiestöä jo kulkee ja joka jo sinällään on rajannut nykyisiä alueita. Jos rakennetaan ns. koskemattomiin kyliin, niiden muokkautuminen on todella rajua. Yhteiskunnallisen hankkeen yleisen hyväksyttävyyden ja mielipiteen kannalta on mielestäni tärkeää, että aidosti otettaisiin huomioon miten peruuttamattomia vaikutuksia sillä maaseutuun olisi. Myös sillä tulee olemaan hintalappu.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 9.15
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Kopio: [redacted]
Aihe: YVA itärata - Palaute

Luokat: [redacted]

Hei,

Itäradan Ympäristövaikutusta arviointi on alkamassa. Palautteena toteamme, että suunnitteluvälillä Venjärvi – Korja:

Ratavaihtoehdot Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP) ja Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE) tulee tarkastella seuraavia asioita:

- Vanhankylän koko alue on todettu osayleiskaavassa Koskenkylä-Vanhakylä on merkattu maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi.
- Osayleiskaavassa on lukuisia vedenottopaikkoja
- Osayleiskaavassa on merkattu muinaismuistolailla (295/1963) rauhoittuja kiinteitä muinaisjäänöksiä
- Alueella on Helsingin yliopiston arkeologisissa kaivauksissa todettu olevan asutusta ainakin 1100 luvulta asti. Peltomaisema on täten kulttuurihistoriallisesti merkittävä.

Museovirastolta pitääkin saada selvitys alueen arkeologisesti merkittävistä kohteista

- Vanhankylän järvi on luonnonsuojelullisesti merkittävä muuttolintujen levähdyspaikka erityisesti keväisin.
- Vanhankylän järveltä tuleva joki, joka menee Vanhankylän poikki mereen on alueen vesitalouden ja maanviljelyn kannalta merkittävä

YVA suunnitelmissa pitää arvioida erityisesti näissä ratavaihtoehdoissa yllä olevia vaikutuksia.

Terveisin

[redacted signature]

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 9.23
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023
Liitteet: Metsäkeskus tarkastusraportti [redacted] 2023.pdf; [redacted].pdf

Luokat: [redacted]

Itäradan Myrskylän vaihtoehto kulkee kiinteistön [redacted] läpi, kiinteistöllä sijaitsee kallio jyrkäne johon on suunniteltu tunnelin aukoo. Vuonna 2023 Metsäkeskus on tehnyt maastotarkastuksen hakkuun yhteydessä ja todennut että kyseinen kohde on erittäin arvokas luontokohde ja hakkuita ei saa suorittaa metsälakiin (1093/1996) viitaten. Liitteenä Maastotarkastus raportti (Ei saa julkaista raporttia).
Lisäksi kohteessa sijaitsee huuhkajan pesä. Liitteenä kartta.

Ystävällisin terveisin.

[redacted]
[redacted]
[redacted]

Lähtettä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 10.28
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Vastine YVA Itärata linjaus VeN ja VeSE
Liitteet: Vastine Itäratahanke 22_11_2024 allekirjoitettu versio.pdf; Vastine Itäratahanke 22_11_2024.pdf; Liite 1 Allekirjoitukset.pdf; Liite 2 Metsästysseuran lausunto.pdf; Liite 3 Museovirastolle ilmoitus.pdf

Luokat: [redacted]

Hei,
Tässä liitteenä vastineemme Itäratahankkeen YVA ratavaihtoehtoihin VeN ja VeSE.
Vastineemme on allekirjoittanut 94 alueen asukasta.

Liitteenä olevat dokumentit:

Vastine Itäratahanke 22_11_2024 allekirjoitettuna versiona
Vastine Itäratahanke 22_11_2024 ilman allekirjoitusta (dokumentin luettavuus parempi)

- Liite 1 Kyläyhteisömme allekirjoitukset YVA-vastineeseen
- Liite 2 Paikallisen metsästysseuran lausunto
- Liite 3 Ilmoitus museovirastolle luovutetuista uusista muinaismuisto- / kulttuurikohdelöydöksistä

Toimitamme mielellämme vastineeseemme liittyvää kuva-aineistoa pyydetessä.

Lisätietoja vastineestamme
[redacted]

ystävällisin terveisin,
[redacted]

Vastine Ympäristövaikutusten arviointimenettelylain mukaisesti Itäratahankkeeseen

Kyläyhteisömme Hagalundissa ja Herralassa haluavat suojella elin- ja asuinympäristöään ja siksi me kaikki allekirjoittaneet annamme vastineen ympäristövaikutusten arviointimenettelylain mukaisesti Itäratahankkeen ratavaihtoehtoihin Ve N ja Ve SE liittyen.

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä pyytää ottamaan kantaa mm. alueen

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

Vastineemme liittyy ratavaihtoehtoihin Ve SE ja Ve N, joiden väliin ja vaikutusalueeseen jäisi tiivis kyläyhteisömme, jossa on suuri määrä luontoa, koteja, ihmisiä, luonnoneläimiä myös uhanalaisia, metsää, puita ja lemmikkieläimiä sekä yrityksiä. Kotimme ja lähiympäristömme sijoittuu pääosin Hagalundin ja Herralan alueelle.

Väestö

Alueemme väestö on ikärakenteeltaan monipuolinen vauvoista ikäihmisiin ja kaikkea siltä väliltä. Alueelle on muuttanut viime vuosina paljon lapsiperheitä, joille alueen rauhallisuus ja maaseutumaisuus ovat olleet valintakriteerejä asuinpaikan valinnassa. Itärata murskaisi nämä asiat. Kyläyhteisömme lapsia kulkee koulumatkoja julkisten kulkuvälineiden pysäkeille ratavaihtoehtojen Ve N ja Ve SE alueella. Alueesta ja koulumatkasta tulisi turvaton jopa vaarallinen lapsille, jotka eivät välttämättä ymmärrä tai tiedosta junarataan liittyviä vaaroja.

Vaikutukset ihmisten terveyteen

Olemme vireä kyläyhteisö ja olemme jutelleet paljon alueemme ja ympäristömme viihtyvyydestä ja merkityksestä kokonaisvaltaiseen hyvinvointiin. Lähiympäristömme metsät ovat äärimmäisen tärkeitä asukkaiden hyvinvointiin, terveyteen ja stressistä palautumiseen. Alueellamme olevat metsät, purot, runsas linnusto ja eläimistö sekä luonto tarjoavat ihanteellisia ulkoilumaastoja, joita asukkaat ahkerasti käyttävät. Metsä ja puut alentavat stressitasoa parantaen jaksamista ja vireyttä. Lähimetsät vaikuttavat terveyttä ylläpitävänä voimana rauhoittaen mieltä, edistään liikuntaa ja sitä kautta fyysistä terveyttä ja mielenterveyttä.

Vaikutukset elinoloihin ja viihtyvyyteen

Kyläyhteisömme asukkaat viihtyvät täällä. Ympäristö tarjoaa mahdollisuuksia luonnossa liikkumiseen ja rauhalliseen maalaismaiseen omakotitaloelämään. Juuri tämä on ollut monelle perheelle syy muuttaa alueelle. Asukkaat arvostavat rauhaa, hiljaisuutta ja mahdollisuutta liikkua lähimetsissä.

Alueella harrastetaan myös riistanhoitoa, riistaeläinten talviruokintaa ja metsästystä, johon mahdollisuudet Itärata todennäköisesti tuhoaisi luonnoneläinten muuttaessa pois alueelta.

Itärata ja varsinkin linjaukset Ve N ja Ve SE tuhoaisi ympäristöön liittyvät hyvän elämän edellytykset. Itärata kulkisi todella monen kodin ja kylissämme ainakin neljän yrityksen päältä tai aivan vierestä tuhoten näin maalaismaisuuuden, rauhallisuuden, hiljaisuuden, turvallisen asuinympäristön sekä elinkeinon peruuttamattomasti. Itäradan käyttö aiheuttaisi todennäköisesti myös suurta äänihaittaa.

Vaikutukset maahan, maaperään ja vesiin

Alueella on yksityisiä kaivoja ja porakaivoja, joita käytetään käyttöveteen ja lämmöntuotantoon esim. maalämpöpumppuihin. On arvoitus, miten Itäradan rakentaminen, räjäytystyöt ja käyttötärinä vaikuttaisivat pohjavesiin, maaperään ja kaivojen rakenteisiin. On yleiselle turvallisuudelle, varautumisturvallisuudelle ja vesihuollolle ensiarvoisen tärkeää, että alueella on myös yksityisiä porakaivoja. Jos kunnalliseen vesiverkostoon aiheutuu ongelmaa, joko tahallisesti aiheutettua tai vahingossa tapahtuvaa, niin yksityiset porakaivot voivat auttaa vesihuollon järjestämisessä omalla alueellaan. Siksi on tärkeää varmistaa niiden säilyvyys ja toimivuus.

Alue on myös lähderikasta seutua, täällä on paljon pieniä lähteitä. On selvitettävä miten Itäradan rakentaminen, räjäytystyöt ja käyttötärinä mahdollisesti vaikuttaisivat lähteisiin.

Vaikutukset ilmastoon

Itärata vaikuttaisi ilmastoomme heikentävästi. Lähiympäristömme metsillä ja puilla on suuri merkitys ilman laatuun ja yleiseen terveyteen. Puut ja metsät toimivat suodattimena pöly- ja hiukkashaittoja loiventaen sekä liikenteen äänien pehmentäjinä

Vaikutukset kasvillisuuteen

Lähimetsämme tarjoaa meille erinomaiset sieni-, mustikka- ja puolukkamaastot, joita ahkerasti käytetään. Metsä ja metsän kasvillisuus vaikuttavat asukkaiden mielenterveyteen sitä parantaen ja ylläpitäen. Lähimetsämme ovat meille asukkaille äärettömän tärkeitä. Monille lähiluontomme eläimille ne ovat ehdoton elinehto.

Maakuntakaavassa on merkitty alueellemme viherkäytävä, joka tuhoutuisi, jos Itärataa varten metsät hakataan pois.

Vaikutukset eliöihin

Itärata aiheuttaisi alueemme luonto- ja reviiirialueiden pirstoutumisen.

Tässä luetteloa alueellamme asustavista luonnoneläimistä, joista havaintoja:

Ilves ja onnistunut lisääntyminen - useita näköhavaintoja, paljon jälkihavaintoja, tallentunut myös riistakameraan

Lehtopöllö – paljon äänihavaintoja, useita näköhavaintoja, kuvatallenne pesästä poikasineen,

Huuhkaja – paljon äänihavaintoja

Haukka – paljon näkö- ja äänihavaintoja, ainakin tuuli- ja kanahaukkoja

Tervapääsky – pesintähavainto

Pikkulepinkäinen - pesintähavainto

Korppi – näkö- ja äänihavaintoja

Käki – paljon äänihavaintoja

Taivaanvuohi – useita näkö- ja äänihavaintoja

Lepakoita – paljon näköhavaintoja, tarkempi lajikuvaus puuttuu

Vaskitsoja – useita näköhavaintoja

Kyykäärmeitä – paljon näköhavaintoja

Sammakoita – paljon näköhavaintoja, tarkemmat lajikuvaus puuttuvat

Tummaverkkoperhonen – näköhavaintoja

Perhosia – paljon eri lajeja pihapiireissä ja metsissä, tarkemmat lajikuvaus puuttuvat.

Hirviä ja peuroja – lukuisia näköhavaintoja, tärkeitä alueemme metsästyksen harrastajille

Ukkoetana – useita näköhavaintoja

Sarvipöllö – onnistunut pesintä

Alueellamme on [REDACTED], jonka biodiversiteetti on ainutlaatuinen, koska siellä on käytössä vanhanaikainen laidun ilman torjunta-aineita. [REDACTED]

[REDACTED]. Tämä tuhoutuisi peruuttamattomasti Itärahankkeen linjauksilla VeN ja VeSE

Monesta havaitusta lajista puuttuvat lajikuvaukset ja valokuvat, koska emme ole tiedneet, että niitä kannattaisi kerätä todistusaineistoksi lajien olemassaolon todentamiseksi alueellamme.

Tästä eteenpäin kyläyhteisömme alkaa kerätä kuvatodisteaineistoa lajien olemassaolosta.

Paikallinen metsästysseura on antanut oman lausuntonsa ja kuvamateriaalia riistan kulkureiteistä. (Liite 2)

Koska alueellamme on toistaiseksi säilynyt metsää ja puustoa, niin luonnoneläimiä on toistaiseksi runsaasti. Itärahankkeen tuhoaisi luonnoneläinten elinympäristön ja pirstoisi niiden luonnolliset kulkuväylät ja reviirialueet.

Toimitamme mielellämme kuvamateriaalia havainnoistamme. Aloitamme myös materiaalin keräyksen ja tietojen kirjaamisen.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen

Lähiluontomme on toistaiseksi monimuotoista ja rikasta. Itärata pakottaisi monet luonnoneläimet hakemaan reviirinsä jostakin muualta köyhdyttään näin alueen lajivalikoiman.

Viittaamme myös tässä kohdassa paikallisen metsästysseuran lausuntoon ja kuvamateriaaliin (Liite 2)

Vaikutukset aineelliseen omaisuuteen

Itärata vaikuttaisi dramaattisesti aineelliseen omaisuuteemme. Itärata romahduttaisi alueemme kiinteistöjen arvot. Monen asukkaan suurin taloudellinen sijoitus elämässään on ollut omakotitalo puutarhoineen. Se on ajateltu taloudelliseksi turvaksi ja vakuudeksi. Alueemme kiinteistöistä tulisi suurella todennäköisyydellä myyntikelvottomia, koska on oletettavaa, että omakotitalon ostaja ei halua ostaa kiinteistöä junaradan välittömästä läheisyydestä.

Kyläyhteisössämme on arvokkaita uusia, uudehkoja ja remontoituja omakotiasuntoja, joiden rahallinen arvo on suuri. Tavanomainen omakotitalon arvo tontteineen on 300 000 – 600 000€. Olemme taltioineet alueemme hintapyyntöjä ja toteutuneita kauppasummia, joilla voimme todentaa hintatason. On arvoitus, miten Itäradan rakentaminen, räjäytystyöt ja käyttötärinä vaikuttaisivat alueen kiinteistöihin ja minkälaisiin korvausvelvoitteisiin ne johtaisivat.

Linjauksen Ve SE alle jää myös ratsastuskouluyritys, autojen maahantuontiyrityksen talli, metallialan yritys ja täysihoitoyritys. Lisäksi elinkelvottomasti lähelle on jäämässä Sipoon pienkonekorjaamo.

On selvitettävä minkälaisia korvausvelvoitteita mahdollisista vahingoista koituisi Itärahankkeen korvattavaksi kiinteistöjen ja yritysten omistajille.

Vaikutukset maisemaan

Molemmat ratalinjaukset Ve N ja Ve SE tuhoaisivat maalaismaisemamme peruuttamattomasti.

Vaikutukset alueen kulttuuriperintöön

Lähialueellamme on Korsbergin muinaishauta (Korsbergen 100008107 kivistä rakenteet), joka on säilytettävä kohde.

[REDACTED] pihapiiristä on ilmoitettu 20.11.2024 Museovirastolle uusi mahdollinen muinaismuistokohde. (Liite 3)

Lisäksi Kuninkaantien varresta on löytynyt 1600-1800 -luvun savupirtin kivijalka, joka on myös ilmoitettu Museovirastolle 20.11.2024. (Liite 3)

Toimitamme mielellämme kuvamateriaalia Museovirastolle ilmoitetuista kohteista.

Me kaikki allekirjoittaneet arvostamme, vaalimme ja puolustamme kyläyhteisöämme.

Se on meille kaikille yhteinen asuinalueemme, alueen yrityksille elinkeino ja siellä on kotimme, jossa tulevaisuudessakin haluamme asua ja nauttia rauhallisesta, luontorikkaasta ja virkistävästä ympäristöstä ja elämästä.

Sipoossa 21.11.2024

Kyläyhteisömme puolesta,



Liitteet:

Liite 1 Kyläyhteisömme allekirjoitukset YVA-vastineeseen

Liite 2 Paikallisen metsästysseuran lausunto

Liite 3 Ilmoitus museovirastolle luovutetuista uusista muinaismuisto- / kulttuurikohdelöydöksistä

Metsästysseuran lausunto

Nickby Jack-förening - metsästysseuran puolesta annan
riistan kulkureiteistä seuraavan lausunnon;

Metsästäjinä ja eläinten kulkua päivittäin myös riistakameroin tarkkailevina
lausumme seuraavaa;

Karttoihin merkityn ekologisen yhteyden eli riistankulkureitin lisäksi peuroilla, hirvillä, mäyrillä, ketuilla ja kärpillä sekä muilla pienpedoilla sekä kylällä runsaasti talvella esiintyvillä lisääntyvillä ilveksillä on seuraava(t) kulkureitti/kulkureitit, jota ei ole merkitty ekologiseksi yhteydeksi karttaan.

Kyseinen reitti tai reitit on/ovat merkitty liitteeseen 1.

Aihekuvia kohteista merkityllä alueella eteläisimmän itäratalinjauksen alla liitteet 2-10, kuvat pystytään todentamaan nykyiaikaisten digikameroiden paikkakohtaisen haun avulla tarkkoihin kuvauskohteisiin pyydettäessä.

Liitteet; Liite 1) kartta. Liitteet 2-10 Riistakuvia.

↳ A, B, C; D Heisimmät tapahtuneet liikenne-
onnettomuudet, joissa useimmat SRVA-tehtävät
Vakuutamme antamamme tiedot oikeiksi. Aiheesta on tarvittaessa kuvamateriaalia saatavilla. 20v alkua

19.11.2024 Sipoossa



Linn kartta
A QRatalinjavaihtoehto ti
Järnvägslinjealternat

Ratalinjavaihto
> ☐ ot
pääsuuntaselvi

☒ maski

☒ Kansallinen
kaupunkipuisto /
Nationalstadspark



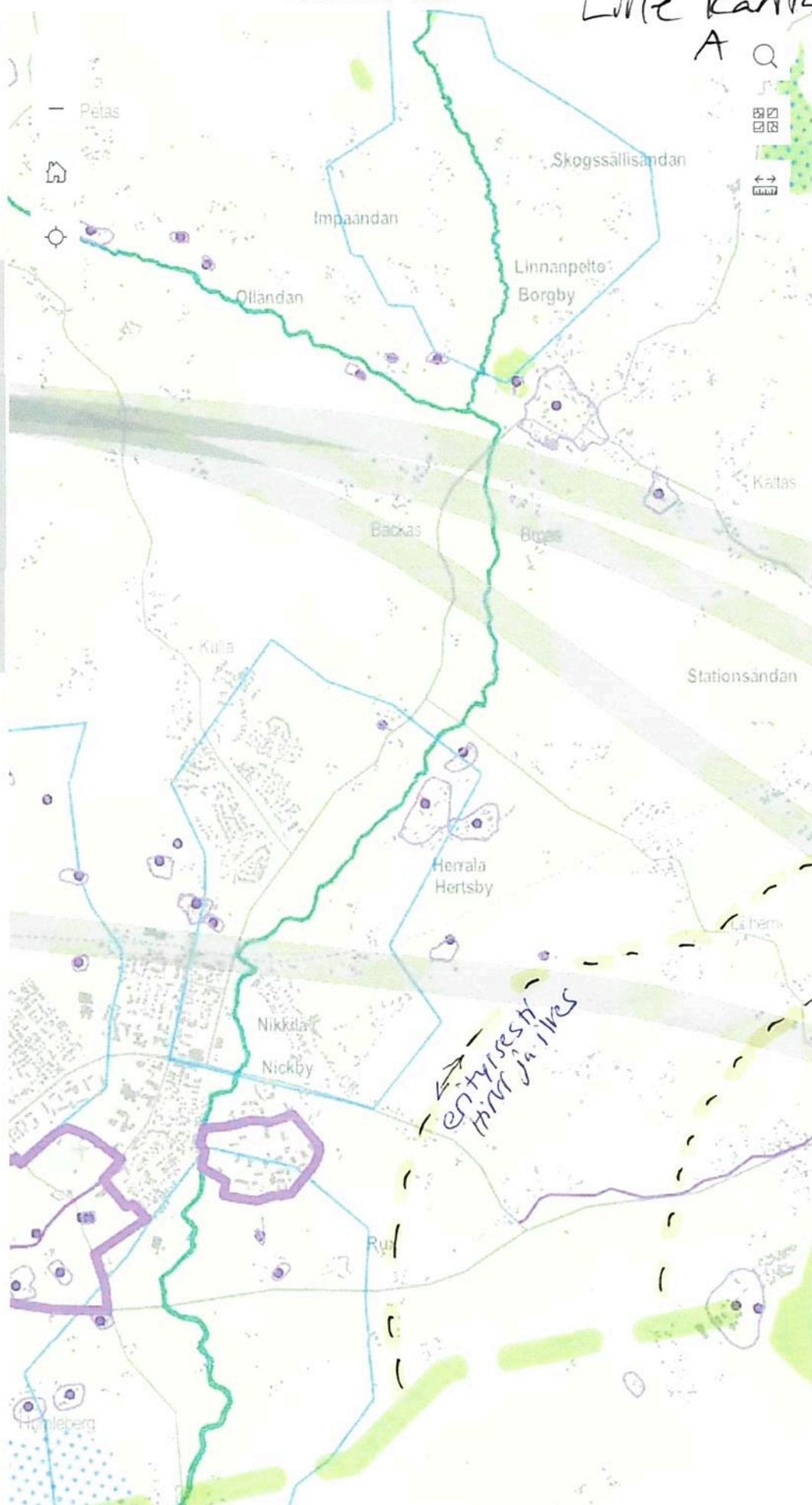
☒ Ekologiset yhteyd
Ekologiska
förbindelser

☒ Maailmanperintök
e / Världsarvsobje



☒ Valtakunnallisesti
merkittävä rakenn
kulttuuriympäristö
Byggd kulturmiljö
riksintresse

☒ Valtakunnallisesti
merkittävä rakenn
kulttuuriympäristö
Byggd kulturmiljö
riksintresse



☒ Rakennukset /
Byggnader

☒ Linnustoalueet /
Fågelområden

☒ Arvokkaat kallioalut /
Värdefulla
bergsområden

☒ Pohjavesialue /
Grundvattenområde

Varsinainen muodot /
Egentlig uppkomst
av grundvatten

Pohjavesialue /
Grundvattenområde

☒ Natura 2000 alueet /
Natura 2000 område

☒ Luonnonsuojelupaikat /
Naturskyddsområden



Lähetettäjä:
Lähetetty:
Vastaanottaja:
Aihe:

perjantai 22. marraskuuta 2024 11.01
ELY Kirjaamo Uusimaa
Itärata-hanke

Luokat:

Hei,

En koe minkäänlaista hyötyä ratahankkeelle Nikkilän alueella. Pilaa alueen jo nyt vähenevän luonnon/metsän. Se tulee pilaamaan alueen rauhallisuuden melusaasteela sekä radan olemassaolon näköalan pilaantumisella.
Syy miksi reilu 10 vuotta sitten muutettiin alueella perustamaan perhe tulee romuttamaan tämän ratahankkeen myöten. Jos rata-hankkeen tarkoitus on köyhdyttää aluetta ympäristövaikutteella sekä ihmiskadosta niin hyvään suuntaan olette menossa.

Eiköhän sijoiteta rahoja hyvinvointiin eikä pahoinvointiin.

Ystävällisin terveisin,

rauhallista ja luonnonläheistä elinympäristöä kaipaava,

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 11.05
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Ostbana MKB / [redacted]

Undertecknad vill härmed framföra följande synpunkter på förslaget till MKB-program för Östbanan.

1. Finansministeriets utredningar visar att projektet varken är lönsamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv eller ur miljöperspektiv. Med tanke på detta vore det motiverat att utöver det så kallade noll plus (0+)-alternativet utreda ett alternativ där man satsar på att förbättra det befintliga järnvägsnätet i Östra Finland. Sannolikt skulle ett sådant alternativ vara ett mycket kostnadseffektivare och miljömässigt mera hållbart alternativ till att korta av restiderna till östra Finland.
2. I sträckningsalternativet Nickby (N) är järnvägslinjen ställvis ritad rakt ovanpå [redacted] djupa bäckravin, där topografin är sådan att det torde vara mycket svårt att dra en järnväg. [redacted] och [redacted] bäckraviner, som finns i området, har också betydande natur- och landskapsvärden. Bäckarna [redacted] och [redacted] är dessutom klassade som utrotningshotade bäckar i lermark.
3. Bedömningen av de sociala konsekvenserna, såsom den nu är tänkt att genomföras, är otillräcklig. Den föreslagna bedömningen beaktar inte på ett tillräckligt sätt det mentala illamående som hotet om en ny järnvägslinje medför för ett stort antal människor och de samhälleliga konsekvenser och kostnader som detta illamående medför. Människor som lever under hotet att deras hem, egendom och närmiljö exproprieras upplever i de flesta fall stor psykologisk och mental stress, vilket kan leda till sjukdom, förtida död, självmord, arbetsoförmögenhet med mera. Om hotet verkställs blir dessa konsekvenser ännu mera påtagliga. De verkliga kostnaderna och följderna av detta illamående måste utredas och vägas upp mot den eventuella marginella nytta som en ny järnvägslinje medför.
4. I sträckningsalternativen Kervo Norra och Kervo Södra på sträckan Flygbanan - Paipisvägen är [redacted] landsskapsmässigt värdefull. Bergsskärningar skulle skada landskapet i den långa enhetliga dalen. Om järnvägen måste dras där, skulle det minska konsekvenserna om den kunde dras i en tunnel åtminstone från Flygbanan ända fram till [redacted] så att det inte skulle bli en bergsskärning alls på dalens västra sida.

Jag vore tacksam om ni kunde kvittera att ni har mottagit dessa synpunkter och gärna komma med ett svar.

Högaktningsfullt,
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Svar på Östbanans MKB

INTRO

Östbanan är "den nya snabba banförbindelsen som går mellan Flygbanan och Kouvola, via Borgå". Ja precis. Från Flygbanan. Då blir det ju behändigt att komma till och från flygfältet, för dom som flyger hit o dit. Och dom är i minoriteten, dom som flyger så ofta att dom sku längta efter snabbare förbindelser just dit. Man kunde ju fråga sig för vem den här Östbanan riktigt är. Och det kommer ju fram:

Så här sägs det i programmet (min kursiv):

- "När Östbanan är klar finns det en *snabbare och smidigare förbindelse från östra Finland till Helsingfors-Vanda flygplats*, vilket gör östra Finland avsevärt mer åtkomligt för nationell och internationell trafik"
- "Ett centralt mål för projektet är att möjliggöra *snabbare* fjärrtåg till östra Finland: längs banorna i Savolax och Karelen till Kuopio, Joensuu och Kajana"
- "Jämfört med dagsläget möjliggör Östbanan en *nästan hälften snabbare* kollektivtrafikförbindelse från Borgå till Helsingfors centrum"

Då är det ju mycket tydligt för vem den här banan är. Dom som med våld måste snabbare nåstans hela tiden, för annars går ju jorden under. Hjälper detta en majoritet eller en minoritet? Hjälper det dom som bor o vistas i det påverkade området (speciellt dom utan stationer)? Hjälper det naturen? Sanningen är ju att ett infrastrukturprojekt som hela tiden marknadsför hur grönt och hållbart det är, borde ju först gå genom en mycket mera grundläggande granskning: *klaras vi oss utan?* För om vi gör det, så är det ingenting grönt eller hållbart med att köra genom vansinnigt stora infrastrukturprojekt, greenwashing är det ju bara. Byggningsbranschen är en stort växthusgaskälla, och förstås krävs det mineraler mm. Allt som människor redan har överskridit på planetarisk nivå ([WWF](#)). För att inte tala om det att det här projektet helt tydligt främjar flygtrafik (se kvot 1 i punkterna).

Från den synpunkten så är den här MKB:n en fars. Vi borde inte ens finna oss i den här situationen.

Världen är visst stor, och det är Finland också. Vart man kommer inom 4 timmar med flygplan, kan det ta dagar med tåg. Så är det bara. Och dom tågen, dom linjerna, finns redan. Som det är nu, kommer man redan riktigt fint från Helsingfors till Kouvola. Och Borgå är så nära Helsingfors, att det går helt bra med buss. Och man ser mera o mera elbussar nu också. Så vad exakt är mera hållbart? Är det faktiskt mera hållbart att bygga allt det här, för att spara några minuter till Borgå? Eller för att hjälpa alla dom (ja hur många??) som regelbundet åker mellan Borgå o Kouvola? Är deras behov och värde större än naturens, och allas vars liv kommer att påverkas (och har redan påverkats) negativt av den här planen?

Som det sägs i förklaringen av MKB: "Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) tarkoituksena on varmistaa, että suunnitteilla olevan hankkeen ympäristövaikutukset selvitetään riittävässä tarkkuudella silloin, kun hanke todennäköisesti aiheuttaa *merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia*." (min kursiv). Vi kan vara ganska säkra, tack vare att den här processen har börjats, att det kommer att bli viktiga negativa konsekvenser för miljön. Den här processen borde aldrig ha börjat. Den punkten återkommer jag till upprepat i mina kommentarer, eftersom hela den här processen är filosofisk till grund. Är O+ ett riktigt alternativ?

Dom med visdom o vett säger upprepat att vi inte kan sätta stopp på klimatförändringen eller biodiversitetskrisen utan att ändra på vår mentalitet. Den mentalitet som skriker mera, nyare, snabbare, som betyder att man konsumerar allt möjligt på en nivå som inte är hållbar alls.

Den här banan visar noll mentalitetsförändring, och det är oroväckande men också förutsebart att en sån här idioti kom ut ur staten.

Jag svarar som Helsingforsbo och Sibbobo, till UDELY. Jag har alltså både urbant och lantligt perspektiv. Jag har varit med i Östbanskritiska grupper i Sibbo, och vet att det finns mycket mera kritiska, arga, rädda människor här än vad ni kommer att få kommentarer av. För det krävs en viss energi, och tid också, att aktivera sig till sånt här. För mig till exempel har det här tagit en hel arbetsdag, o min respons sku också kunna vara noggrannare, mera finslipad.

Jag går genom mera specifika kommentarer nedan.

Mvh



MKB-PROGRAMMETS DOKUMENTATION PÅ KLIMAT ÄR INTE SANNINGSMÄSSIGT

Projektet o dokumenteringen innehåller rejält med greenwashing. T.ex. i hela kapitlet Klimatmål talas det bara om hur att resa med tåg hjälper kommunernas mm. klimatmål, t.ex. för 2030, men det är ju totalt imbecilt. Byggandet av så här mycket infrastruktur kommer att resultera i massor med utsläpp, och det tar en lång tid (mycket mera än till 2030) för dom utsläppen att nollas. Men kanske poängen är att det är nån annans, inte t.ex. Kymmenedalens, Exceltabell som kommer att innehålla dom utsläppen, så skit samma? För klimatförändringen så är det nog tyvärr skit samma varifrån utsläppen kommer från, Kymmenedalen eller projektet. Eller ska tunnlarna lagas av strå?

Dessutom så är det också mycket oroväckande att inga bevis har getts för att några klimatmål över huvudtaget kommer att nås, fast man sku glömma för en stund utsläppen som infrastrukturen orsakar. Just t.ex. var tågförbindelser och elbussar redan finns till – kanske inte just så snabba – hur många räknas byta t.ex. från bil till tåg mellan nuförtida och framtida scenariot? Är det faktiskt många som kör ända från Kouvola till Helsingfors för att undvika ta ett lite långsammare tåg? Var är forskningen som stöder stora klimatpåverkningar av en marginal förbättring av resehastighet? Så här säger Östbanan själv: "Minskningarna i personbils- och busstrafikens trafikolymer är sannolikt ganska små"¹.

ÄR PROJEKTET OCH DESS ALTERNATIV AVGRÄNSADE OCH MOTIVERADE PÅ ETT BEGRIPLIGT SÄTT OCH INNEHÅLLER BEDÖMNINGEN DE MILJÖKONSEKVENSER SOM DU ANSER VARA VIKTIGA?

Det är otydligt om 0+ är ett riktigt eller enbart hypotetiskt alternativ för att stöda bedömningen av de andra alternativen. Alltså är processen bristfällig.

¹ Och fortsätter: ", men om i synnerhet långa sträckor flyttas från personbilar till tåg kan den totala förändringen i trafikprestation vara betydande och även påverka klimatutsläppen från trafiken på riksnivå." Alltså är allt en ganska marginal hypotes.

Som 51% ägare, borde staten kunna få till stånd att låta bli, när allmän nytta inte kan demonstreras. Med så mycket ny bana, måste man fråga sig varför man med våld ska få banan att stanna i Borgå.

Jag håller med de olika faktorerna som kommer att bedömas, men skulle kräva en ytterligare konsekvensbedömning: att alla negativa konsekvenser samlas ihop, och ställs på riktigt emot orsakerna för banan överhuvudtaget. Jag vill se en ordentlig analys av varför planen körs genom trots allt. Vad är det som på riktigt anses så mycket viktigare än befolkningen och naturen, på vilka grunder? Det är inte tillräckligt att bara konstatera konsekvenserna.

Naturinventeringarna, för att vara alls hjälpsamma i den biodiversitetssituation som södra Finland finner sig i, behöver absolut ta i beaktande konnektivitet o minimistorlek för splittrade habitat *över huvudtaget*, inte bara känslighet o förändringsstorlek *för vissa arter*.

Det räcker inte att bedöma buller med modellering. Buller- och vibrationsbedömningar måste tas på tillräckligt stort radius, och ta i beaktande känsliga individer plus natur. Ljud transporteras effektivt i Borgby-Nickbyområdet i alla fall, t.ex. jag hör hela tiden vägmuller mm. i [REDACTED], speciellt på vintern då lövträd inte dämpar ljud. Det skulle bli ett ljudhelvete från att tillägga en tågbanan. Nån sorts kalibrering av modellering med riktiga mått borde utföras.

Det är fint att korridorer är nämnda i planen, men jag är orolig att dom inte undersöks tillräckligt noggrant. Naturen får inte, kan inte bli en ghetto eller undulatbur. Sibbo storskog behöver koppling till utomvärlden och det [påpekas av lokala experter](#) att den koppling som nu finns hotas av projektet. Kopplingarna måste utredas ordentligt, t.ex. med att ge chans för lokalbefolkning att dela sina observationer. Konsekvensbedömning för natur borde se till att godkänna vittnesmål av lokalbefolkning, inte bara utomståendes inventeringar som sker under kortvarig period och inte kan uppfatta allt.

Dessutom är det viktigt att dra skillnaden mellan det att nånting är tekniskt sett möjligt för naturen, och det att det är trevligt. Vi kan inte vara så fossila i vårt tänkande att det räcker för oss att nånting överlever utan att ta livskvalitet i beaktande. Därför måste mer grundläggande kartläggning av förbindelser utföras än vad som just nu skildras i 4.4.4.

Jag hoppas också att Östbanan AB förstår vilken tid på året det är fruktbart att göra alla diverse naturinventeringar, med tanke på målsättningen att ha rapporten färdig redan hösten nästa år. Det skulle vara bra att inkludera i följande rapport, när vilka inventeringar gjordes, och också öppet dela resultaten.

Distanserna mellan existerande skyddsområden och banan är mycket oroväckande t.ex. för Flygbanan-Paipisvägen och Paipisvägen-Backas, områdena jag fokuserar mig på. T.ex. Elstationen Södra: "bansträckningen går över området". Betyder Natura 2000 ingenting? Hur är det ens lagligt att planera nånting genom Naturaområden? Och Östbanan vet problematiken mycket väl – inom "tillstånd och beslut som behöve söf att genomföra projektet" inkluderas "undantag enligt naturvårdslagen"². Totalt vanvett.

² Förutsättning för beviljande av undantag är att en gynnsam skyddsnivå för arten inte försämras, att det inte finns något annat alternativ för genomförandet av projektet och att projektet är förenligt med samhällets intresse som helhet.

För ett så här stort projekt tycker jag inte att 200m från banan är tillräckligt för terränggranskningar (6.3.1 osv), men är glad att notera att åtminstone för skyddsområden är distansen 1km.

4.6 Grundvatten: I Sibbo- och Borgåtrakterna finns det privata hushållsvattenbrunnar (t.ex. jag har sådant och min kusin här i [REDACTED]). Här i skogarna märker jag också flera naturliga källor. Det saknas metod för att terränginventera dessa två faktorer – jag har svårt att tro att det som redan känns innehåller allt som är viktigt i projektområdet? (6.5). Det står bara generellt att "Brunnar kommer att kartläggas i senare planeringsskeden" vilket inte hjälper mycket alls. Då är väl redan vissa alternativ för banan uteslutna, så det är sen för sent att vakna tidigt upp? Det här behövs beskrivas tydligare. Brunnar och källor bör absolut kartläggas före nånting planeras. Man får inte förstöra folks tillgång till rent vatten.

Konsekvenser för landskap och kulturmiljö: Områdena används aktivt för orientering. Det skulle vara viktigt att se vad Östbanan anser är "rekreationsområde". För egentligen så är rekreationsområde på landet allting man får röra sig i. Alla stigar och alla skogsområden, och hur dom länkar ihop. Var man hittar ro och tystnad. Det borde vara med i bedömningen.

Metoden låter också bristfällig gällande "Konsekvenserna för den landskapsbild som invånare och fritidsboende upplever" – hur kan detta ske utan att intervjua befolkningen? Jag ser enbart dator- och dokument-baserade metoder, eller så information man får från intressentgruppen, vilken jag har förstått att består av folk som blivit utvalda av projektet, inte volontärer från befolkningen? Likaså verkar Konsekvenserna för levnadsförhållanden bristfällig. Hur kan de "eventuella hälsoeffekterna" begränsas till fysiska faktorer t.ex. buller, utan att inkludera effekter på mental hälsa? Och igen, det borde göras från att forska lokalbefolkningen, inte från datorbaserade aktiviteter med teoretiska antaganden.

HAR ALTERNATIVEN OCH DERAS BETYDANDE KONSEKVENSER UTRETTS PÅ ETT HELTÄCKANDE OCH OPARTISKT SÄTT?

Det beskrivs inte varför i Nickby det inte planeras tunnel, som det till exempel görs för Kervo o Tusby (s34).

ÄR BESKRIVNINGEN BEGRIPLIG OCH ÅSKÅDLIG?

Jämförelsealternativet 0+ förklaras inte så att man kan förstå om det är ett legitimt alternativ, inte heller så att man kan förstå hur det behandlas i jämförelse med det att det byggs. Och ifall det inte är ett legitimt alternativ, så faller hela metoden ganska hårt – då har det ju legitimerats att man väljer inte det alternativ som är bäst, utan det som är minst illa. Kriterierna för att göra beslut borde inte enbart vara relativa utan också absoluta – under vilka omständigheter är alla byggalternativ så dåliga att inget väljs?

22.11.2024

ITÄRATAPROJEKTI

[REDACTED] aloitti [REDACTED] majoitus- ja juhlatilapalvelun [REDACTED]-
luvulla perustetulla [REDACTED] kartanolla. Yrityksestä on tullut
matkailijoiden ja tilaisuuksien järjestäjien suosima paikka, jolla on erittäin
hyvät kasvuedellytykset. Tiloihin on investoitu ja uusia suunnitelmia on
mm. [REDACTED] kunnostaminen juhlatilaksi. Tilalla on
kulttuurihistoriallinen tarina ja paljon vanhoja rakennuksia jäljellä. Sen
saavutettavuus myös pääkaupunkiseudulta on erittäin hyvä.

Rata tulisi luultavasti lopettamaan liiketoiminnan ja sen suunnittelu ja
siihen investointi on ratasuunnittelun takia vaikeaa ja jäissä.

Yrityksen kehittämisen ja seuraavan sukupolven jatkamisen kannalta
tilanne on myös pysähdyksissä.

Ystävällisesti

[REDACTED]

Lähettäjä:
 Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 12.15
 Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
 Aihe: Fwd: Östbanan
 Luokat:

----- Forwarded message -----
From: [REDACTED]
Date: Thu, 21 Nov 2024 at 18:52
Subject: Östbanan
To: <registratur.nyland@ntm-centralen.fi>

Uppdaterad version

Undertecknade har tagit del av banförslaget för Ostbanan 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

Age Group	Percentage
18-24	85%
25-34	75%
35-44	65%
45-54	55%
55-64	45%
65-74	35%
75-84	25%
85+	15%

Lähetäjä: [Redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 12.50
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Östbanan/Itärata

Luokat: [Redacted]

Olen sitä mieltä että jos itärataa ylipäättänsä on pakko rakentaa, vaihtoehto M on ainoa vaihtoehto, missä ei tolkuttomasti taloja jäisi alle, eikä Suomen ruokavarasto (pellot) hupenisi junanradan verran.

Terveisin
[Redacted]

Viite: Lausuntopyyntö UDELY/17031/2023

Mielipide Itärata Oy:n YVA-ohjelmasta

Tausta

Porvoon veronmaksajana sekä talous- ja yhteiskuntatieteitä harjoittaneena olen pyrkinyt ymmärtämään, miksi oikeastaan Itärata Oy on perustettu ja mihin nyt vanhentunein perustein tai huolettomasti tehty poliittinen päätös suunnitteluhankkeesta on johtamassa. Saman päätöksen vuoksi Lentorata - Porvoo – Kouvola-linjaus tuli myös TEN-T-ohjelmaan, niin että se voisi ehkä saada EU-rahoitusta. Keskeisenä herättäjänä mielipiteelleni on Valtiovarainministeriön raportti 2023:5 'Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys'. Tämä alustava arvio puuttuu Itäradan YVA-aineistosta, vaikka se sisältää järkyttävät lukemat ko. hankkeen yhteiskunnallisesta kannattavuudesta (h/k noin 0,15), rahoitusnäkymistä sekä – YVA-tarkastelussa oleellisesta - ilmastovaikutuksesta (vrt lähdeaineistoliitteen taulukot sivulla 4).

YVA-prosessi vaatii merkittävän työpanostuksen (yhdessä alustavan yleissuunnitelman kanssa pari miljoonaa euroa) Itärata Oy:n konsulteilta, mutta se vaatii paljon myös Uudenmaan ELY-keskukselta. Mielestäni prosessista pitäisi tulla selkeää hyötyä ei vain hankeyhtiölle ja konsulttiyrityksille vaan myös päätöksille hankkeen jatkosta ja tulevaisuudesta. Vaikka ELY-keskus ei päättä hankkeesta, se voi varmistaa, että YVA-tulokset koituvat hyödyksi kaikilla tasoilla. Tästä syystä esitän, että ELY-keskus laatii näkemyksestään ainakin perustellussa päätelmässä ns. johdon yhteenvedon. Tämä on erityisen tärkeää myös siksi, että Itärata Oy ei ole viranomainen vaikka se omistajataustansa vuoksi kantaa huolta Itä-Suomen taloustilanteesta ja maan huoltovarmuudesta.

Keskityn seuraavassa ratahankkeen ilmastovaikutuksiin, mutta ELY-keskuksen asiantuntijat osaavat arvioida, mitä kaikkea hankkeen kannalta ratkaisevaa YVA-prosessissa ilmenee.

YVA-prosessin tavoitteet – linjausvalinta, johtotason päätöksenteko ja vaihtoehto 0+

Itärata Oy:n YVA-ohjelman, Länsiradan (Turku-Helsinki-suurnopeusradan) ja Lentoradan YVA-prosessiaineiston pohjalta tulkitsem, että arvioinnin pohjana on perustasoinen kartoitus sekä kvalitatiiviset kuvaukset kustakin linjausvaihtoehdosta. Kun aineisto on Kerava – Porvoo – Kouvola-radan pituuden vuoksi varsin laaja, johtopäätösten tekeminen vaikeutuu, erityisesti kun arviointi edellyttää kohteiden ristikkäisvaikutusta mukaan lukien mahdolliset lieventämistoimet. Nämä taas lisäävät hankkeen kustannuksia.

Länsiradan YVA-prosessi on tietyiltä osin vertailukelpoinen Lentorata-Kouvola-hankkeen kanssa ja myös Itärata Oy:n ohjelmassa työestetään ympäristövaikutusten arviointia keskitasolla, kuten kaupunki- ja kyläkohtaisia vaikutuksia, samoin kuin luonto- ja/tai vesiensuojelualueiden osuutta, mitkä edustavat paikallisten asukkaiden kokemaa näkymää. Eräissä kokonaisuuksissa käytetään kvantitatiivisia arviointeja, jotka saattavat perustua hyväksyttyyn metodiin tai tulokset ovat suoraan mitattavissa, kuten tuhoutuvat kodit sekä pelto- ja metsähehtaarit sekä rakentamisen päästöt.

Kokonaisaineiston laajuuden ja arvatenkin YVA-raportoinnin perinteen vuoksi jatkossa odottavasta ELY-keskuksen perustellusta päätelmästä tulee laaja, yli 40 sivua, ja maallikolle jokseenkin hankalalukuinen. Tähän vaikuttaa myös käytetty terminologia. Tämän vuoksi viranomaisen tulisi tehdä päätelmästä sivun tai parin 'Johdon yhteenvedo' tai 'Viranomaisen kokonaisnäkemys hankkeesta'. Muussa tapauksessa yhteenvedo jää tyypillisesti lehdistön vastuulle, mikä voi harhauttaa ainakin kunnallista päätöksentekoa. Perustellun päätelmän 'Arviointiselostusta koskevat huomiot jatkokäsittelyä varten' ei tähän tarpeeseen vastaa ja tilannetta ei helpota, kun hankeyhtiö yleensä esittää alueesta omanlaisensa käsityksen (vrt. YVA-prosessien ilmastotekstejä - liitteen osa 2. s. 5).

VM:n alustava arvio rakentamisen ja liikennöinnin ilmastovaikutuksista (Liitteen sivu 4, taulukko 6 VM-raportin sivulta 43) on konkreettinen. Kun kyseessä voi olla jopa 280 vuoden korvaantumisaika, esitän, että tämä vertailu ja vaikutuksen tarkistettu arvio tulee työstää YVA-selostuksessa ja esittää tulos myös yhteenvedon johtopäätöksissä. YVA-ohjelman lähdeaineistoon ja erikseen ko. lukuun 6, pitää lisätä viittaus VM-raporttiin. Onko mahdollista, että työmenetelmät ja rakennemateriaalit todella muuttuisivat ratkaisevasti noin 10 vuodessa? Lähtien suurten ratahankkeiden alkuperäisistä perusteluista ilmastovaikutus ja matkustusaika lähtöasemalta kohteeseen ovat keskeisiä argumentteja. Täysin uuden radan ilmastovaikutus on kuitenkin ristiriitainen ja junamatkan aika on matkustajan kannalta osatarkastelu. Yli sadan kilometrin mittainen mahdollisimman suora väylä halki Itä-Uudenmaan mukaanlukien tunnelit tuntuu kovin konkreettiselta. Sellainen on myös ratahankkeen lähtökohtana oleva kustannusarvio 1.8 – 2 miljardia euroa..

Jotta YVA-prosessi tukee myös itse hankkeeseen kohdistuvaa päätöksentekoa – Itärata Oy:n omistajakunnissa, ministeriöissä ja todennäköisesti eduskunnan valiokunnassa eikä vain Itärata Oy:n sisällä – vertailu 0+ vaihtoehtoon on keskeinen kohta. Ymmärtääkseni Liikenne 12-strategia painottaa kokonaiskuvaa, jolloin tarkasteluun kuuluisi myös maantieliikenteen kehitysnäkymät, jos Lentorata-Porvoo-Kouvola-rataa ei toteuteta. 0+ vaihtoehtoa ei Itärata Oy:n ohjelmassa käsitellä käytännössä lainkaan. Oikeastaan 0+ vaihtoehto pitäisi jakaa kahteen osaan, sillä suurnopeusradan 15 minuutin aikasaästö Itä-Suomelle kilpailee Lahden oikoradan kanssa. Tämän hankkeen vuoksi nykyaikainen Kouvola – Lahti – Kerava – yhteys pitäisi siis jättää säästöön. Toinen osa eli Porvoon lähijuna Lentoasemalle ilman välipysäkkejä on verrattavissa vaikkapa Sakarinmäen/Söderkullan metro-suunnitelmaan tai Porvoon museoradan uudistamiseen. Kummankin ympäristövaikutus vaikuttaa suurnopeusrataa pienemmältä.

Kysymys Backaksen mutkasta

Itärata Oy on tähän asti esittänyt useita vaihtoehtoja ja on mahdollista, että niitä olisi tulossa lisää. Missään yhteydessä ei kuitenkaan ole tullut esille, miksi Porvoon länsipuolen linjaukset järjestään kulkevat Kulloon kylän pohjoispuolelle ns Backaksen kautta. Sen perustelu tulisi esittää; oli se sitten jääne HELI-radalta tai jokin muu.

YVA-prosessi ja objektiivisuus

Prosessin objektiivisuutta tukee, jos arviota tekevillä konsulteilla on vastaava kokemus ja pyrkimys tehdä hyvää työtä. Itärata Oy:n tapauksessa, verrattuna Väyläviraston hoitamaan Länsirata-YVA:an, on seuraavia ongelmia, jotka johtunevat yhtiön perustamisdokumentista sekä osakassopimuksesta (lopullinen luonnos 17.5.2021). Niissä todetaan: **’Tämän yhtiön perustamisen tarkoituksena on edistää Lentorata-Porvoo-Kouvola raideyhteyden suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti (selvyyden vuoksi todetaan, että rakentamissuunnittelun katsotaan kuuluvan rakentamisvaiheeseen ja siten yhtiön toimialan ulkopuolelle)’**. Hankesuunnittelusta vastaava yhtiö ei siis ainakaan tässä vaiheessa vastaa suunnitelmiensa seurauksista sen paremmin linjausten kohdalle osuvien omaisuuksien suojan kuin hankkeen järkevyyden osalta. Viimemainittua VM-raportti käsittelee ja se kuuluu viranomaisten s.o. valtion ratkaistavaksi.

Yhtiö käyttää ratahankkeesta nimeä Itärata, vaikka Kouvolan pohjoispuoleiset osuudet ovat Väyläviraston vastuulla ja siellä on valmisteilla tehokkaampia investointeja. Julkaistu aineisto ja yhtiön selvitykset ja tiedotus tukevat yksipuolisesti yllämainittua edistämistarkoitusta.

Toisaalta hankeyhtiöiden toimintaa on jo arvoitu ja usealta osin havaittu hankaliksi. Valtiontalouden tarkastusviraston tarkastuskertomus 17/2023 'Hankeyhtiöt raideinvestointien suunnittelussa' kiinnittää suosituksissaan valtioneuvostolle huomiota mahdollisiin ongelmiin (vrt liitteen kohta 4).

- tehdä ensin päätökset väyläinfrastruktuurihankkeiden suurista kysymyksistä, esimerkiksi ratalinjausten valinnasta, jos radan suunnittelu aiotaan antaa hankeyhtiön tehtäväksi
- varmistaa ennen suurten ratahankkeiden etenemistä mahdolliseen toteutumisvaiheeseen, että hankkeiden yhteiskunta- ja liiketaloudllista kannattavuutta koskevat tiedot esitetään läpinäkyvästi...

Kun tehtyä ei saa tekemättömäksi – Itärata Oy toteuttaa saamaansa tehtävää – on mielestäni oleellista, että tässä vaiheessa ELY-keskus kiinnittää arvioinnin ja sen johtopäätösten objektiivisuuteen erityisen huomion.

Näkymiä nykytilanteesta ja lähitulevaisuudesta

Itärata-hanke lähti liikkeelle pandemiaa edeltävästä tilanteesta, jossa Pietarin junayhteys oli vielä merkittävä tekijä, mutta nyt se on pikemminkin ongelma. Sittenmin autoliikenteen sähköistyminen, etätyö ja rahoitusmarkkinoiden mullistus ovat muuttuneet todellisuudeksi. Myös Suomen julkisen velan taso ja vaikutus on nyt kunnolla valjennut (vrt. esimerkiksi VM:n edustajan yhteenveto Liikenne 12 foorumissa). Aikaisempaan verrattuna ilmasto-ongelma ja sen vaikutukset alkavat nyt selvitä kansalaisille, vaikka puolueista ei oikein tiedä. Ilmaston muutos vaikuttaa kuitenkin varmasti Suomen liikenneinfrastruktuuriin – se on tällä viikolla nähty. YVA-yhteysviranomaisena ELY-keskuksella on vastuu ja mahdollisuus vaikuttaa Kerava – Porvoo – Kouvola-alueen suojeluun entistä selkeämmin. Tämän suuntainenhan on Ympäristöministeriön lausunto Liikenne 12 päivityksessään. Kyseinen strategia samoin kuin osakassopimus olettaa Itärata Oy:n ja osakkaiden selvittävän rakennusvaiheen rahoitusta siten, että muu kuin valtion osuus on merkittävä. Länsiradan puolella nähdään, miten keskustelu tällaisesta rahoituksesta etenee.

Tällä hetkellä Itärata Oy:n hankkeen tuloksena on pelättävissä maakuntakaavaan ja sieltä yleiskaavoihin menevä linjaus- ja yleissuunnitelma, joka rajoittaa alueelle joutuvien kotien ja yhtiöiden tulevaisuusmahdollisuuksia. Lisäksi se luultavasti johtaa ko. metsien ennenaikaiseen kaatamiseen ja uudentyyppiset myrskyt lisäävät vahinkoa. Linjauksen lähellä asuva näkee mielessään pääosin Itä-Uudellemaalle tulevan vähintään 65 metriä leveän ja paikoitellen kymmeniä metrejä syvän maisemahaavan, joka ei paranisi edes jääkaudesta, mutta joka lisää Väyläviraston ylläpitovelkaa. Ymmärtääkseni suunnitelma, jota ei 12 vuoteen toteuteta, menettää kuitenkin sitovuutensa ja hankkeen voi käydä kuin Pisara-radan. Tällöin osa tämän suunnitelman vahingoista on jo tapahtunut. Kuinka ja missä aikataulussa maakuntakaavan muutokset toteutuvat, vaikuttaa kuitenkin olevan auki. Itärata Oy:llä ei tiettävästi ole siinä prosessissa valtuuksia. ELY-keskuksen jälkeen seuraava viranomaisen kannanotto on ilmeisesti ratalain mukainen yleissuunnitelman arviointi. Toivottavasti siinä yhteydessä hanke arvioidaan kokonaisuutena – YVA siinä mukana.

Lähdeaineistosta poimittuja otteita

1 Valtionvarainministeriön selvityksen 2023:5 taulukkoja (sivut 43 ja 37)

Taulukko 7. Hankkeiden arvioidut rakentamisen ja liikennöinnin aikaiset ilmastovaikutukset

Hanke	Rakentamisen aikaiset kokonaispäästöt (1 000 tonnia CO2 ekv.)	Vaikutus hiilivarastoihin ja nieluun (1 000 tonnia CO2 ekv.)	Liikenteen vuotuiset päästövaikutukset vertailuvaihtoehtoon nähden ilman käyttäjämaksuja (1 000 tonnia CO2 ekv/vuosi)	Päästöjen laskennallinen takaisinmaksuaika (vuosia)	Huomioita
Turun tunnin juna	1 038*	401*	-10,2	140*	*yleissuunnitelman pohjalta ⁷⁶
Suomirata lentorata	438**	-**	-1,5	290**	**alustavan linjauksen pohjalta ⁷⁷
Suomirata suurnopeusrata	1 308**	422**	-5,2--7,3***	240--330**	**alustavan linjauksen pohjalta ⁷⁸ ***ilman Lentoradan päästövähennystä, yksi tai kaksi nopeaa junaa tunnissa suuntaansa
Suomirata pääradan lisäraiteet ja oikaisut	541**	102**	-2,1****	310**	**alustavan linjauksen pohjalta ⁷⁹ ****ilman Lentoradan päästövähennystä
Itärata	864*****	418*****	-4,6*****	280	*****kärkeillä nauhakustannuksilla pohjautuen muihin hankkeisiin ****ilman Lentoradan päästövähennystä

Taulukko 6. Hankkeiden arvioitu yhteiskuntataloudellinen kannattavuus

Hanke	h/k-luku	Vertailuasetelma	Huomioita
Turun tunnin juna	0,44	Espoo–Saloo-oikorata ja Salo–Kupittaa kaksoisraide verrattuna tilanteeseen, jossa vain Espoon kaupunkirata ja Turku–Kupittaa kehitystoimet toteutettu. Huomioitu hankkeen mahdollistamat lisävuorot.	Nopeimpien vuorojen maksiminopeus 220 km/h. (ratageometria 300 km/h) Matkustajahyödyissä huomioitu Espoo–Saloo-oikoradan uusien asemien mahdollistaman maankäytön uudet asukkaat. Arvioitu Salo–Kupittaa linjausvaihtoehtoa A, jossa vähemmän oikaisuja kun vaihtoehdossa B
Suomirata Lentorata	0,30	Vertailuasetelma osittain vanhentunut (vaihtoehdot sisältävät mm. Pissaradatan) Huomioitu hankkeen mahdollistamat lisävuorot.	Ratageometrian mitoitusnopeus 300 km/h, mutta liikennöinnissä oletettu nykyinen kalusto (max 220 km/h). Arvio sisältää Pietarin liikenteen.
Suomirata suurnopeusrata	0,15–0,18	Lentorata sisältyy sekä vertailuvaihtoehtoon että hankevaihtoehtoon, joten arvio ei kuvaa koko Suomirata-kokonaisuuden kannattavuutta. Ei huomioitu hankkeen mahdollistamia lisävuoroja.	Arviointien mukaan suurnopeusvaihtoehdolla 250 km/h saavutettaisiin paras hyöty-kustannussuhde
Suomirata pääradan lisäraiteet ja oikaisut	-	Lentorata sisältyy sekä vertailuvaihtoehtoon että hankevaihtoehtoon, joten arvio ei kuvaa koko Suomirata-kokonaisuuden kannattavuutta. Ei huomioitu hankkeen mahdollistamia lisävuoroja.	Arvioitu maksiminopeudella 250 km/h H/k-luku negatiivinen. Hankkeen hyödyt jäävät negatiiviseksi, koska nopean liikenteen liikennöintikustannukset kasvavat matkustajahyötyjä enemmän.
Itärata	0,13 (0,15)	Lentorata mukana sekä vertailuvaihtoehdossa että hankevaihtoehdossa (edellytysinvestointi Itäradalle). Ei huomioitu hankkeen mahdollistamia lisävuoroja.	Perusarvio nopeudelle 200 km/h. H/k-luku paranee hieman nopeudella 220 km/h. Arvio sisältää Pietarin liikenteen. Laaditussa jatkotarkastelussa ⁸⁰ huomioitiin lisävuoroja, mutta Itärata-vaihtoehtoon kytkettiin myös Savon ja Karjalan radan kehittämistoimenpiteitä. Arvioitu h/k-luku 0,37 ei siten kuvaa pelkän Itäradan kannattavuutta.

60 Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisvaihtoehtojen arviointi – Taustaraportti. Väyläviraston julkaisuja 15/2020

2 Ilmastovaikutuksen käsittelystä eri YVA-prosesseissa – otteita

A. Turku-Helsinki suurnopeusjuna YVA

YVA-selostus – keskeiset vaikutukset ja vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Väylävirasto:n julkaisu 33/2020

Keskeiset vaikutukset, vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

271

Vaikutusteema	Hankevaihtoehto A	Hankevaihtoehto B	Vertailuvaihtoehto 0+
Ilmasto	Hankkeen suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta. Muutokset hiilivaroissa ovat suuret verrattuna liikennöintiin päästövähennyksiin.	Hankkeen suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta. Muutokset hiilivaroissa ovat suuret verrattuna liikennöintiin päästövähennyksiin.	Vertailuvaihtoehtolla ei ole suoraan vaikutuksia liikenteen päästöihin ja parannuskohteiden aiheuttamat rakentamisen aikaiset päästöt ja muutokset hiilivaroissa ovat hyvin vähäisiä.
Maisema ja kulttuuriympäristö	Suurimmat vaikutukset kohdistuvat Salon Lukkarimäen alueen kulttuuriarvoihin ja Halikonjokilaakson arkeologiseen kulttuuriperintöön.	Suurimmat vaikutukset kohdistuvat Salon Lukkarimäen alueen kulttuuriarvoihin ja Halikonjokilaakson arkeologiseen kulttuuriperintöön sekä Kaarinan Pussilan kartanoympäristön maisemaan ja sen arkeologiseen kulttuuriperintöön sekä Turun kehätien seudulle.	Parantamistoimenpiteiden vaikutukset ovat kokonaisuutena merkityksettömiä niiden kohdistuessa vain hyvin rajatuille alueille yhteysväleillä.
Suojelualueverkosto ja muut huomioitavat kohteet	Ratakäytävä sijoittuu kahdelle luonnonsuojelualueelle (Espoo ja Lohja) sekä yhdelle määräaikaisen rauhoituksen alueelle (Lohja). Ilman lieventämistoimia kohtalaiset vaikutukset mahdollisia Kiskonjoen latvavedet - Natura -alueella ja Kuusistonlahden Natura -alueella.	Ratakäytävä sijoittuu kahdelle luonnonsuojelualueelle (Espoo ja Lohja) sekä yhdelle määräaikaisen rauhoituksen alueelle (Lohja). Ilman lieventämistoimia kohtalaiset vaikutukset mahdollisia Kiskonjoen latvavedet - Natura -alueella.	Rakentamisen aikaisia vaikutuksia yhteen puroon (vesistövaikutukset) ja paahdeympäristöön. Hankekokoisuuden mittakaavassa vaikutukset lähes merkityksettömät.

Perusteltu päätelmä:

- Puutteet selostuksen Ilmastovaikutuksissa

Ilmastovaikutusten arvioinnissa ei ole käsitelty rakennettavan radan elinkaaren loppuvaiheen toimenpiteitä tai niiden ilmastovaikutuksia. Arviointiselostuksessa ei myöskään tarkastella, millaisia välillisiä ilmastovaikutuksia syntyy ratahankkeen toteutumisen mahdollistamasta maankäytöllisestä ja liikenteellisestä kehityksestä uusilla asemapaikkakunnilla ja olemassa olevilla asemanseuduilla. Tällainen arviointi olisi auttanut hahmottamaan laajemmin niitä hankkeen ilmastovaikutuksia, jotka voivat kytkeytyä esimerkiksi parantuvaan saavutettavuuteen ja sujuvampaan liikkumiseen.

- Merkittävät vaikutukset – ote ilmastovaikutuksista

Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan hankkeen rakentamisen aikaiset, merkittävää koko-luokkaa olevat kielteiset ilmastovaikutukset tulevat olemaan ristiriidassa kiristyvien hiili-neutraaliuteen ja edelleen nettonegatiivisuuteen pyrkivien kansallisten ja maakunnallisten ilmasto- tavoitteiden kanssa. Tämä tulkinta vahvistuu edelleen, kun huomioidaan päästöjä vähentävien ja hiilensidontaa lisäävien toimenpiteiden kiireellisyys ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Hankevaihtoehdot eivät ehdi vaikuttaa Suomelle vuodelle 2035 asetetun hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseen, mutta voivat mahdollisesti tukea sen jälkeistä hiilineutraalia (tai hiilinegatiivista) yhteiskuntaa mahdollistamalla tehokkaan joukkoliikenneyhteyden.

4.5. Arviointiselostusta koskevat huomiot jatkokäsittelyä varten

Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota haitallisten vaikutusten ehkäisyyn ja lieventämiseen ottaen huomioon hankkeen koko ja pitkäkestoisuus. Käytön aikaisten vaikutusten lisäksi tulee kiinnittää huomiota rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin, välillisiin vaikutuksiin ja vaikutusten seurantaan...

☐ Haitallisten ympäristö- ja luontovaikutusten ehkäisy, lieventäminen ja kompensointi mahdollisuuksien mukaan tulee ottaa hankkeen jatkosuunnittelun lähtökohdiksi. Haittojen lieventämis- ja ehkäisytoimenpiteet on hyvä suunnitella yhteistyössä Varsinais- Suomen ja Uudenmaan ELY-keskusten asiantuntijoiden kanssa.

B. Suomi-rata/Lentorata: YVA-prosessi

YVA-selostuksen yhteenvedossa oleva taulukko:

Ilmasto Lentoradan rakentamisen päästöt ovat noin 2,3 kertaa suuremmat kuin Pääratavaihtoehdon. Huomioitavaa on kuitenkin, että Lentoratavaihtoehdo sisältää kahden uuden raiteen rakentamisen, kun Pääratavaihtoehdo sisältää vain yhden uuden raiteen. Kalliotunnelissa kulkeva raide on vähäpäästöisempi kuin pääradan lisäraide, mikäli verrataan yhtä raidetta yhteen raiteeseen pääradan pohjarakenneoletuksilla. Molemmilla hankevaihtoehdoilla voidaan arvioida olevan pienet vaikutukset hiilivarastoihin ja -nieluihin. Pääradan 5. raide kulkee jo olemassa olevassa raidekäytävässä rakennetussa ympäris

Perusteltu päätelmä: ilmasto-kohdasta ote:

‘Yhteysviranomaisen huomauttaa, että lasketut lentoratavaihtoehdon rakentamisen aikaiset päästöt (462 000 tonnia CO₂-ekv.) ovat merkittävästi suuremmat kuin pääratavaihtoehdon rakentamisen aikaiset päästöt (n. 195 000 tonnia CO₂-ekv.). Lentoratavaihtoehdon rakentamisen päästöt vastaavat miltei 80 000 suomalaisen ja pääratavaihtoehdon päästöt alle 34 000 suomalaisen keskimääräisiä vuosipäästöjä (Hinkulaskenta). Hankevaihtoehdojen vaikutusten arviointi ei ole yhteismitallista painottuessaan vahvasti lentoratavaihtoehdoton.’

Ilmastovaikutuksesta en tunnista mainintaa jatkokäsittelyyn huomioitavissa asioissa

3 Valtion Tarkastusviraston suositukset raportista 17/2023 s 6

Valtioneuvoston tulisi

1. harkita vaihtoehtoisia toteutusmuotoja, tehdä niiden välisiä vertailuita sekä perustella valinnat läpinäkyvästi ja todennettavasti silloin, jos väyläinfrastruktuuria harkitaan suunniteltavan muuten kuin virastomuotoisesti.
2. tehdä ensin päätökset väyläinfrastruktuurihankkeiden suurista kysymyksistä, esimerkiksi ratalinjausten valinnasta, jos radan suunnittelu aiotaan antaa hankeyhtiön tehtäväksi.
3. varmistaa ennen suurten ratahankkeiden etenemistä mahdolliseen toteutusvaiheeseen, että hankkeiden yhteiskunta- ja liiketaloudellista kannattavuutta koskevat tiedot esitetään läpinäkyvästi. Valtioneuvoston tulisi myös tunnistaa esimerkiksi roolitukseen, ohjaukseen, valvontaan, rahoitukseen ja lainsäädännön luomiin edellytyksiin liittyvät riskit ja varmistaa niiden hallinta. Edelleen valtioneuvoston tulisi selkeyttää Väyläviraston rooli ja varmistaa, että sillä on resurssit niiden tilanteiden ratkaisemiseksi, jotka koskevat rakennettavan radan yhteyttä muuhun liikenneverkkoon ja maankäyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriön tulisi
4. selkeyttää omaa rooliaan omistajaohjaajana hankeyhtiöiden ja niiden osakkaiden suhteen sekä varmistaa, että hankeyhtiö toimii vastuullisesti yhteistyössä pienosakkaidensa suuntaan.
5. täsmentää eri osapuolten roolia hankeyhtiöiden toimintakokonaisuudessa ja varmistaa, että esimerkiksi Väylävirastolla on käytettävissään riittävät resurssit suunnitellu yhteistyöhön.
6. huolehtia siitä, että hankeyhtiöiden toiminnassa syntyneet hyvät käytänteet siirretään soveltuvin osin myös väylähallinnon toimintaan.

Lausunto Itärata YVA- suunnitelmaa koskien

Jätämme lausunnon Itäratakäytävästä koskien Teuroisten kylää.

Itärata tulee vaikuttamaan merkittävästi Teuroislaisten elämään ja yhteisöön monin eri tavoin. Osan kodit joko tuhoutuvat tai radasta koituu melu ym. haittaa.

Todennäköisyys vaurioiden syntymiseen paikoilleen jääville rakennuksille on ilmeinen.

Luonnolle ja maanviljelykselle tulevat haitat on myös otettava huomioon. Teuroisissa on 72 asuttua taloa, ja koska ratakäytävä halkaisee kylän, se aiheuttaa merkittävää haittaa kyläyhteisölle.

Kylän liikennöinti vaikeutuu merkittävästi, koska tiet katkeavat, ja alikulkuja olisi vain yksi. Vaadimme, että kulkeminen nykyisiä teitä pitkin olisi jatkossakin mahdollista.

Kulttuurimaisema muuttuu peruuttamattomasti, eikä se palaudu koskaan ennalleen. On kohtuutonta, että me, jotka asumme Itäradan vaikutusalueella, menetämme oman historiamme Itäradan myötä.

Teuroisten kylän puolesta,

Teuroisten Kyläyhdistyksen hallitus

Teuroisissa, 22.11.2024.



LAUSUNTO ITÄRADAN YVA-SUUNNITELMAAN

UUDELY/17031/2023

Jätän muistutuksen rata käytävästä koskien Teuroisten kylää kolmostiellä, kiinteistöä

██████████ sekä koskien lähiympäristöä.

Rata käytävästä on merkittävä haitta asumiseen kodin tuhoutumisen myötä ja jopa useiden kotien menestykselle. Rata tuhoaisi kyykäärmeiden sekä vaskitsoiden Talvehtimis pesän jossa suurin osa Teuroisten alueen käärmeitä viettää talvensa.

Ratakäytävä tuhoaa pienimuotoiset kallio kosteikot sekä pohja vesilähteet sekä estää luontaiset pohjavesi virtaukset.

Teuroisissa

22.11.2024

██████████

██████████

Itärata

Faktat ovat jo tiedossa, laajemmin kuin mitä tässä aion luetella.
Valtion velka on suurempi kuin koskaan.
Koko itärata hanke on negatiivinen kaikilla mittareilla laskettuna.
Meillä on jo rata joka palvelee itä-suomea, pidetään se kunnossa.
Uusi moottoritiekin vaalimaalle huutaa tyhjyyttään..
Ei ole mitään syytä halkoa maisemaa tämän kohtuuttoman kalliin ja tarpeettoman radan vuoksi.
Suuri huoleni ja murheeni on kotiemme kohtalot ja niiden arvon lasku.
Oma kotimme on uusi, lopputarkastus oli vuonna [REDACTED].
Uusi tai vanha, oma tai naapurin, tämä on musertavaa.
Meiltä kaikilta on menossa omaisuus ja tulevaisuuden turva.
Löysässä hirressä on hyvä roikottaa kun oma persaus on turvassa !
Tuskin oikeudenmukaisia koravuksiakaan ollaan maksamassa jos tämä kauheus niin pitkälle etenee ?
En halua jäädä radan alle enkä viereen.



Lähetttäjä:	
Lähetetty:	perjantai 22. marraskuuta 2024 13.13
Vastaanottaja:	ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe:	UUDELY/17031/2023
Luokat:	

Mielipide
Itärata YVA

Kokonaisuudessaan Itäradan YVA ohjelma ei mielestäni kunnolla keskity arvioimaan kiinteistönomistajiin kohdistuvia taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia. Kiinteistöjen arvon lasku, myyntimahdollisuuksien heikkeneminen, elinympäristön laadun heikkeneminen ja mahdollisten pakkolunastusten aiheuttama epävarmuus ovat kiinteistönomistajille kohtuuton taakka. Itäradan mahdolliset yleiset hyödyt eivät ole linjassa sen kanssa, että yksittäiset kiinteistönomistajat joutuvat elämään epävarmuudessa radan suunnittelu ja rakennusprosessien ajan joka saattaa venyä usealle vuosikymmenelle.

Itärata YVA ohjelma ei esitä selkeästi, kuinka monia yksityisiä kiinteistöjä radan eri suunnitteluvaihtoehdot, ratalinjaukset ja niiden rakentaminen mahdollisesti koskee, millaisia lunastuksia joudutaa tekemään, eikä miten asukkaita tuetaan tilanteessa, jossa he menettävät osan kiinteistöstään tai pahimmassa tapauksessa kotinsa. Nämä asiat tulisi esittää jokaisen mahdollisen ratalinjavaihtoehdon kanssa. Vain näin tehden voidaan olla varmoja että päätettäessä ratalinjavaihtoehtoja on otettu huomioon muutakin kuin budjetti ja junaradan maanpäällisen rakentamisen helppous kyseisten kiinteistöjen läpi. Esimerkiksi Porvoon tunnelivaihtoehto maan alta koskettaa mahdollisimman vähän alueen kiinteistönomistajia ja näin ollen olisi paras vaihtoehto kaikin puolin, mutta budjetti todennäköisesti on moninkertainen. Kysymys onkin minkä hinnan annamme kotinsa menettämiselle? Tonttien ja kiinteistöjen lunastusten suunnittelu ja sen aiheuttamat sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset on arvioitava laajemmin. Ymmärrän että tälle prosessille on olemassa ratatoimitus-nimellä oleva lunastusprosessi mutta ympäristövaikutusten arvionnissa pitäisi jo näkyä määrällisesti vaikutuksen alla olevien kiinteistöjen määrä sekä miten haitat kiinteistönomistajille pyritään minimoimaan jo suunnitteluvaiheessa.

Jo tällä hetkellä vaihtoehtoisissa suunnitelmissa olevien maiden ja kiinteistöjen arvoon vaikuttaa mahdollisen radan rakennus tulevaisuudessa vaikka koko urakkaa ei ole edes aloitettu ja reittejä päätetty. Kiinteistönomistajien kannalta tämä tarkoittaa, että heidän omaisuutensa arvo laskee jo suunnitteluprosessin aikana mikä on erityisen ongelmallista, jos kiinteistöä tarvitsisi myydä esimerkiksi muuton, työtilanteen muutoksen tai perhesyiden vuoksi. Allekirjoittanut tuntee olevansa jo loukussa tämän radan linjausten kanssa sillä omaa kiinteistöni en pysty myymään kertomatta ratasuunnitelmista ja että jotkin radan vaihtoehdot kulkevat kiinteistöni kautta. Tämä taas rajoittaa elämistä, tulevaisuuden suunnitelmia sekä kiinteistöön tehtävien korjausten kuten energiatehokkuuden parantamiseen vaikuttavien investointien tekemistä sillä haluanko investoida kiinteistöön josta joudun jokatapauksessa luopumaan lähitulevaisuudessa. Puhumattakaan henkisestä kuormituksesta ja tulevaisuuden epävarmuudesta.

Ja vaikka lainsäädäntö mahdollistaa korvaukset lunastettavista kiinteistöistä, määriteltävä markkina-arvo ei välttämättä vastaa kiinteistön arvoa sen omistajalle. Tämä asettaa kiinteistönomistajat kohtuuttomaan asemaan, sillä heiltä vaaditaan kodin ja elinympäristön luovuttamista, mutta he eivät välttämättä pysty enää koskaan hankkimaan vastaavaa kiinteistöä toisaalta saamallaan korvauksella.

Lisäksi rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat myös merkittäviä. Radan rakentaminen voi kestää vuosia, ja sen aikana aiheutuvat häiriöt – kuten jatkuva melu, pöly, raskas liikenne ja infrastruktuurin muutokset – heikentävät elämänlaatua merkittävästi. Tämä voi tehdä kiinteistön myymisen käytännössä mahdottomaksi vuosiksi. Samalla kiinteistönomistajien elämästä tulee epämukavaa, kun arkea häiritsevät jatkuvat rakennustyöt.

Vaikka Itärata tuo potentiaalisia hyötyjä joillekin, suunnitelman kannattavuus ja sen vaikutukset ympäristöön ja ihmisiin vaikuttavat hankkeen perusteltavuuteen ja ne on arvioitava tarkasti ja vaihtoehtoja on tarkasteltava tasapuolisesti. Kehotan suunnittelijoita ja viranomaisia kiinnittämään huomiota asukkaiden huoliin ja tuomaan suunnitteluun lisää läpinäkyvyyttä. Ilman näitä toimia hanke saattaa asettaa kohtuuttomia paineita ja kustannuksia niille, jotka eivät itse hyödy hankkeesta yhtään.

Kommentarerer angående planerna för Östbanan:

Undertecknad har tagit del av planerna (LP, LP, M och 0+) för Östbanan, speciellt dragningen från Venjärvi-Koria (Kouvola) Här en kort redogörelse om mina åsikter i saken. Vid behov kan jag göra en grundligare skrivelse eller analys.

I de alternativ, LP och LE som planeras gå genom Gammelby har man inte säkert i detta skede beaktat att man har ett kulturlandskap med flera fornminnen som man i så fall kommer att intet göra. Nuvarande invånare och markägare är bundna och vana att respektera vad detta har inneburit både i byggande samt jordbruks- och skogsskötsel.

Orten-området har både väg och motorväg som går genom södra delen av landskapet. De tillfredsställer mer än väl de lokala samt närstäders behov för kommunikation och transport. Vid dem har också byggts en infrastruktur som ger dem service.

Speciellt motorvägen har begränsat naturens mångfald, fågelliv samt naturlig älgvandring ner mot skärgården. En järnvägsdragning skulle ytterligare ha en kraftigt negativ inverkan på detta faktum. I praktiken skulle man därigenom helt göra slut på det som skett i århundraden i regionen.

Ekonomiskt, sett både från regionalt och helhetsperspektiv kan det inte vara lönsamt eller försvarligt med dessa planerade dragningar, LP och LE. Det vägnät som nu finns, om man sköter om det, borde väl täcka regionens behov.

Om en ny dragning av Östbanan på denna sträcka av någon orsak är motiverad ur helhetens synpunkt, är av dessa tre föreslagna alternativ M det som troligen gör minst skada både i landskapet och natur. **Men, med beaktande av de fyra alternativ som lagts fram, borde därför alternativ 0+ vara det mest ekonomiska och logiska både på kort- och lång sikt. Detta också med tanke på projektets målsättning, demografi, lokala behov samt statsfinanserna.**

LAUSUNTO

Kohde YVA "Itärata, Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi, Kouvola"

Tarkempi kohde : Paippistentien ja Backaksen välillä oleva linjausta

Viite: UUDELY/17031/2023 Toimitusosoite kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Hyvä vastaanottaja,

allekirjoittanut on tutustunut annettuun materiaaliin [1] ja [2] sekä osallistunut järjestettyihin yleisötilaisuuksiin [23.10.2024].

Yhteenvetona voidaan todeta, että suunnittelutyö perustuu monilta osin vanhentuneeseen tietoon, jolloin annetut ja kuullut perustelut itäradan linjauksille eivät päde. Nyt esitetyt ja ehdotetut itäradan linjaukset ovat suunniteltu vanhentuneen tiedon pohjalta. Käytännössä ainoaksi vaihtoehdoksi jää palauttaa Itärata-hanke alkuunsa ja ennen päätöstä aloittaa suunnittelu kokonaan alusta tulee ensin päivittää lähtötiedot vastaamaan ajantasaista tilannetta.

Perustelu: Sipoonkorven kansallispuiston ekologinen käytävä on viimeisen vuosikymmenen aikana ollut hyvin nopeassa tahdissa kaventuneet lähes olemattomaan. Ainoa jäljellä toimiva oleva yhteys on eteläisen Öljytien, tie 148, (Porvoon moottoritiestä Savijärveen) ylitse. Metsästäjät keräävät havaintoja OmaRiista [3] järjestelmään josta on saatavilla lämpökarttoja niin riista kuin suojeltujen eläinlajien havainnoista. Riistakeskuksen kautta nämä tiedot lienevät käytettävissä. Viimeisen vuosikymmenen aikana Öljytien molemmilla puolilla on käynnistynyt niin kivimurskaamoja kuin motocrossirata toimintaa, pidempään siellä olevien kaatopaikan ja ampumaradan lisäksi. Lisäksi voidaan todeta, että Porvoon Kulloon ja Mickelsbölen osayleiskaava on kaavoittanut osan käytävästä logistiikka-alueeksi. Nämä ovat kaikki tehokkaasti pienentämässä ekologista käytävää entisestään. Lisäksi syksyllä 2023 aidattiin moottoritien viimeinen auki oleva kohta, Kilpilahden liittymän ja Treksilän liittymän välillä. Samalla poistui eläinten vaihtoehtoinen reitti. Nyt suunnitellut itäradalinjaukset, eivät huomio Sipoonkorven kansallispuiston ainoa jäljellä olevaa ekologista käytävää vaan tulevat entisestään kaventamaan, tai jopa kokonaan lopettamaan sen olemassaoloa.

Lähteet

[1] <https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/itarata-vantaa-tuusula-kerava-sipoo-porvoo-loviisa-myrskylä-lapinjarvi-kouvola>

[2] <https://www.itarata.fi/>

[3] Suomen Riistakeskuksen Omariista sovellus , <https://oma.riista.fi>

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 13.32
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Yva lausunto

Luokat: [redacted]

UUDELY/17031/2023

[redacted]

Yva lausunto koskien itärata linjaus Lapinjärvi Pohjoinen. Linjaus menee läpi hienon Kreivilän kulttuurimaiseman ja rikkoo näin sitä räikeästi. Hienoa peltoa ja metsää jää alle ja pirstaloituu. Myös pääsy kiinteistöihin vaikeutuu merkittävästi. Esimerkiksi meidän [redacted] elinvoimalle on että [redacted] tielle tulee tarpeeksi suuri ali yli kulku että [redacted] saa ajettua säilörehua pelloilta jota jäävät radan toiselle puolelle [redacted]. Säilörehu korjuu on todella rahti voimakasta touhua ja näin ei voi olla että tulee pitkä kierto matka. Myös [redacted] metsä kun pirstaloituu täytyy olla [redacted] tielle Alikulku metsässä koska se on [redacted] reitti omaan metsään. Kun pilkotaan Peltoa niin itä rata yhtiön täytyy tehdä uusjako ja maksaa siitä. Myös pakkolunastuksissa pitää maksaa reilu hinta. Vähiten haittaa rata tekee jos se rakennetaan kutostien välittömään läheisyyteen.

Yst terv [redacted]

[redacted]

[redacted]
[redacted]

ÅSIKTER OM ÖSTBANANS PROGRAM FÖR MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING

22.11.2024

Hänvisning: UDELY/17031/2023

1.2 Projektets bakgrund

Bland utredningarna saknas "Utredningsprojektet för finansieringen av och investeringsmöjligheterna för stora banprojekt", finansministeriets publikationer 2023:5. Enligt utredningen är Östbanan ekonomiskt det klart sämsta stora banprojektet i Finland. Östbanans samhällsekonomiska nyttokostnadsförhållande är uruselt, 0,13–0,15. Östbanans klimatpåverkan är enorm och tillbakabetalningstiden för klimatutsläppen är 280 år.

2.2 Alternativ för Östbanan

På avsnittet Paipisvägen-Backas är alternativen AB och EN helt förkastliga och bör slopas.

Alternativ AB går över åtminstone 21 bostadshus i Borgby av vilka flera är tämligen nybyggda. Därtill ligger många hus så nära sträckningen att de åsamkas buller och vibrationer. Husen ligger oftast på AT-områden i Borgby delgeneralplan och långt ifrån järnvägssträckningen i delgeneralplanen och landskapsplanen. Ingen har därför kunnat förutse att deras fastigheter blir under en järnväg och värdelösa med möjlighet till ersättning först då järnvägen kanske byggs. Alternativet AB bildar en barriär genom Borgby. Det öppna åker- och ålandskapet från Linnanberget mot Hertsby förstörs av en lång järnvägsbro och -bankar.

Alternativ EN går över åtminstone 14 bostadshus i Borgby och över byns ungdomsföreningslokal Viljan. Viljan är en välhållen byggnad och har mycket aktivitet för bybor i alla åldrar. Om byggnaden hamnar under järnvägen kommer det inte att komma någon ersättande möteslokal i byn. Dessutom ligger många hus så nära sträckningen att de åsamkas buller och vibrationer. Husen ligger oftast på AT-områden i Borgby delgeneralplan och långt ifrån järnvägssträckningen i delgeneralplanen och landskapsplanen. Ingen har därför kunnat förutse att deras fastigheter blir under en järnväg och värdelösa med möjlighet till ersättning först då järnvägen eventuellt byggs. Alternativet EN bildar en barriär genom Borgby. Det öppna åker- och ålandskapet från Linnanberget mot Hertsby förstörs av en lång järnvägsbro och -bankar.

Alternativ ES går över ca 3 bostadshus i Hertsby. Alternativet bildar en barriär mellan Borgby och Hertsby. Byarna är en gemenskap med gemensam ungdomsförening (Norra Sibbo uf), föreningslokal (Viljan) och lågstadieskola (Borgby skola). Det öppna åker- och ålandskapet från Linnanberget mot Hertsby förstörs av en lång järnvägsbro och -bankar.

Alternativ N är det bästa alternativet om det överhuvudtaget måste finnas ett sträckningsalternativ. Alternativ N går från Mårtensby genom Nickby i samma korridor som den befintliga Sköldvikbanan och medför därför ingen tilläggsolägenhet. En ny järnväg i korridoren skulle t.o.m. medföra förbättringar såsom att plankorsningarna

försvinner, grundvattenskyddet förbättras samt buller och vibrationer minskas med modernare teknik.

På avsnittet Backas-Venjärvi är det helt onödigt att ha med andra alternativ än GB. En station i Kungsporten är på tok för långt borta för största delen av invånarna. Att tänka sig att få tusentals nya invånare nära en station i Kungsporten är orealistiskt, människor vill inte bo i höghus utanför centrum och med småhus får man inte tillräckligt med passagerarunderlag på gångavstånd. Anslutningsbussar till tågstationen är inte ett lockande alternativ på grund av omstigningsbesväret kombinerat med glesa tågturer. Samma gäller alternativen gamla stationen och Parkgatan. Enligt statistikcentralen kommer hela Borgås invånarantal att öka med ca 5000 människor fram till år 2045. Om all denna befolkningsökning koncentrerades kring en station vore det ändå för lite eftersom en station kräver 10 000 invånare eller arbetsplatser på 1 kilometers avstånd. I centrum finns det lite mera befintligt passagerarunderlag, men att bygga till är svårt eftersom Gamla stan och dess omkringliggande områden är skyddade och det saknas utrymme i övriga centrum nära stationen.

4.10 Stombuller och vibrationer

I tabell 4.7 över byggnader (andra än bostadshus) som finns nära de alternativa bansträckningarna och som ska beaktas särskilt med hänsyn till stombuller och vibration finns Sibbo kommuns gamla kyrka, som skulle ligga 60 m från bansträckningen N. Om man avser Sibbo gamla kyrka Sankt Sigfrid ligger den nog 1400 m från sträckningen N. I tabellen borde finnas också föreningslokalerna. Norra Sibbo ungdomsföreningens lokal Viljan i Borgby blir under bansträckningen EN och ligger 100 m från sträckningen AB.

6.2 Konsekvenser för trafik och mobilitet

I trafikprognoserna skall man använda statistikcentralens senaste befolkningsprognos, inte kommunernas orealistiska och överoptimistiska prognoser. Borgås befolkning väntas öka med 5000 invånare och Sibbos med 7000 invånare fram till år 2045. Kouvolas befolkning väntas minska med över 11 000 invånare. Befolkningen skall placeras realistiskt på delområdena.

I Borgå ryms inte hela befolkningsökningen på 5000 invånare i centrum, eftersom Gamla stan och dess omkringliggande områden är skyddade och att bygga till i det övriga centrum nära stationen är svårt på grund av utrymmesbrist.

Kungsporten har inte sådan dragningskraft att man skulle få 5000 invånare att flytta dit och absolut inte i höghus eftersom människor inte vill bo i höghus utanför centrum.

I Sibbo är det södra delen av kommunen som lockar, inte Nickby med omnejd.

Varken HELMET-modellen eller Traficons trafikmodell lär ännu ha estimerats med data från de färskaste resvaneundersökningarna som ger vid handen att resornas antal har minskat drastiskt på grund av att distansjobbandet har ökat avsevärt. Om modellerna inte har uppdaterats skall det göras en korrigering i resornas antal så att prognoserna inte blir överdrivna.

Trafikmodellen skall ta i beaktande resenärernas gångavstånd till stationerna och busshållplatserna, anslutningstrafiken och omstigningsbesväret. Områdesindelningen i trafikmodellen skall vara så tät att man får fram möjligast verkliga avstånd och restider för de konkurrerande färdstegen och skillnaderna mellan de olika stationsalternativen i Borgå.

Trafikprognoserna skall rapporteras transparent, gärna i en egen rapport. Rapporten skall innehålla förutom resultaten också bakgrundsdata såsom invånarantal och arbetsplatser områdesvis, biltäthet områdesvis, bilarnas energikällor och -förbrukning, kollektivtrafikutrustningen, kollektivtrafiklinjernas turtäthet, beskrivning av trafikprognosmodellerna och vilka resvaneundersökningar de har estimerats med och möjliga korrigeringar i resultaten.

6.7 Konsekvenser för landskap och kulturmiljö

Det öppna åker- och ålandskapet från Linnanberget mot Hertsby förstörs av en lång järnvägsbro och -bankar. Detta öppna åker- och ålandskap omkring fornborgen på Linnanberget är en identitetsfaktor för Borgby.

Miljökonsekvensbedömningen skall innehålla rikligt med visualiseringar över hur järnvägen ser ut i landskapet.

6.11 Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden, trivsel och hälsa

I Borgby går alternativen AB och EN över många hem. En fastighet som blir under en planerad järnväg är så gott som omöjlig att sälja, åtminstone till ett skäligt pris. Detta försätter människor i en horribel situation, speciellt om man har behov att sälja till exempel på grund av man byter jobb, skilsmässa eller sjukdom. Denna limbo kan fortsätta i årtionden eftersom inlösning sker först då det finns både beslut om att bygga järnvägen och finansiering till bygget.

I Borgby går alternativ EN över byns ungdomsföreningslokal Viljan, som är en välhållen samlingslokal med aktivitet för bybor i alla åldrar. Om byggnaden hamnar under järnvägen kommer det inte att byggas någon ersättande möteslokal i byn. Borgby har en egen byskola och ungdomsföreningen med sina aktiviteter på föreningslokalen är båda viktiga komponenter för att barnfamiljer trivs i byn. Om föreningslokalen försvinner är Borgby inte längre attraktiv för barnfamiljer med följden att även skolan snabbt försvinner.

Ungdomsföreningen i Borgby sköter också om skidspåren, lekparken och isbanan i byn. Utan föreningslokal försvinner troligen också intresset för att upprätthålla dessa aktiviteter och människorna måste söka sig till kommunens centrum för att skida eller umgås med andra barnfamiljer i en lekpark. Skidspåren som föreningen underhåller korsar dessutom sträckningarna AB och EN, vilket betyder att skidspåren blir kortare och inte tillgängliga för lika många bybor.

Små bysamhällen är i dagens läge mycket sårbara och en järnväg mitt igenom Borgby skulle vara stöten som får dominobrickorna att falla en efter en. Speciellt alternativen AB och EN är skadliga för Borgby eftersom de går över många familjers hem och byns

föreningslokal. Om människor tvingas bort från sina hem, försvinner också en stor del av elevunderlaget för byskolan. När skolan försvinner flyttar ännu fler ut och Borgby blir en döende by.

Alternativen AB och EN bildar en barriär mitt igenom Borgby. För många betyder det längre väg att färdas till jobbet, vänner, anhöriga och tjänster då vägarna blir avskurna av järnvägen.

Jordbruket är en viktig näring i Borgby och bidrar till att hålla byn levande. Jordbruket ger arbetstillfällen och jordbrukarna erbjuder tjänster till lokalbefolkningen, exempelvis snöplogning, vägunderhåll och andra maskintjänster. Järnvägen äventyrar jordbrukets existensmöjligheter eftersom åker- och skogsarealer försvinner och järnvägen splittrar enhetliga åkrar och det blir långa kostsamma omvägar mellan åkrarna.

6.12 Klimatkonsekvenser

Enligt tidigare utredningar är Östbanans klimatpåverkan mycket stor och tillbakabetalningstiden för klimatutsläppen är 280 år. De tidigare beräkningarna har baserat sig på kommunernas egna överoptimistiska befolkningsprognoser och gamla trafikmodeller som inte har beaktat minskningen i både kollektivtrafikresandet och bilresandet efter att distansjobbandet har ökat avsevärt. I beräkningarna av klimatutsläppen skall man använda statistikcentralens senaste befolkningsprognos och beakta ändringarna i resvanorna. Högst antagligt blir återbetalningstiden ännu längre än 280 år. Om inte de ekonomiska realiteterna sätter punkt för Östbanan, borde klimatkonsekvenserna göra det.



**Åsikt****22.11.2024**

NTM-centralen i Nyland

PB 36

00521 HELSINGFORS

Hänvisning UUELY/17031/2023

Åsikt om bedömningsprogrammet – projektet Östbanan (Lapträsk/Lindkoski)

Den så kallade Östbanan planeras i huvudsak att gå genom vidsträckta åker- och skogsområden samt genom landsbygdsbyar.

Bedömningsprogrammets största brist är att programmet inte innehåller en utvärdering av projektets inverkan på områdets näringar, speciellt jord- och skogsbruket samt därtill anslutna näringar. En grundlig utvärdering av följderna bör absolut göras under bedömningsförfarandet.

Programmet innehåller ej heller en utvärdering av projektets sociala konsekvenser för de landsbygdsområden som berörs av projektet då Östbanan dras genom byar och byar delas itu. Utvärderingen bör även inbegripa påverkan på byarnas livskraft, både på kort och längre sikt.

Vid infotillfället i Lindkoski 7 november 2024 svarade en projektanställd vid förfrågan att projektet inte känner till områdets olika byar då projektet närmast utgått från befintliga kartor vid planeringen. En sådan inställning är synnerligen märklig och visar närmast projektets allmänna inställning till landsbygdsområden och områdenas näringar.

Kulturlandskapet kring Tessjö å (Pockar, Lindkoski och Hindersby byar) är på landskapsnivå värdefullt och en bana kan ej dras genom området utan att landskapet förloras.

I Lindkoski by har hittats fynd från stenåldern på flera platser. Tidigare utförda utgrävningar bör kompletteras innan projektet kan gå vidare.

Projektet kommer, såvida det genomförs och även så länge situationen är oklar och inga beslut fattas, att sänka värdet på fastigheterna i de områden som belastas av de olika linjedragningarna. Situationen är ohållbar för fastighetsägare i området. Osäkerheten minskar också intresset att genomföra utvecklingsprojekt i området (investeringar m.m.),

vilket ytterligare förvärrar situationen för de kommuner och kommundelar som berörs av projektet. Vid ovannämnda infotillfälle konstaterade projektbolagets representant också att Östbanan inte nyttjar Lappträsk. Områdets miljö, invånare och företag får därmed bära alla nackdelar av projektet utan att erhålla några fördelar.

[REDACTED]

[REDACTED]

[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

Föreningen Hem och Skola vid Borgby skola rf, belägen i Borgby, Sibbo kommun, kräver att vidare planering av Östbanan upphör.

Borgby skola är idag en välmående byskola med plats för 60 elever. Skolan grundades redan år 1900 och har sedan dess fungerat som ett landmärke och knutpunkt för barnfamiljer i byarna Borgby och Hertsby. Föreningen Hem och Skola vid Borgby skola rf finns till för skolans familjer och fungerar som en länk mellan skolan och hemmet.

Dagligen rör sig ett 60-tal elever både till fots, med cykel eller med buss/bil mellan skolan och sina hem belägna i byarna Borgby och Hertsby. Likaså rör sig eleverna längs med hela årets undervisning i skolans närmiljö där de har tillgång till skidspår, skridskoplan och fotbollsplan.

Föreningen Hem och Skola vid Borgby skola rf menar att Östbanans linjedragningar mellan Paipisvägen - Backas har en direkt negativ inverkan på Borgby skolas elevers skolväg samt tillgång till sin skola och närliggande idrottsmöjligheter, liksom en negativ inverkan på byarnas kulturlandskap. Därför kräver vi att Östbaneprojektets vidare planering upphör.

Bygget av en tågbana i Östbanans storleksklass är ett projekt som kan påverka flera generationer skolbarn negativt. Ovissheten om vilka barns hem som riskerar gå förlorade är ett hot mot skolbarnens och deras familjers hälsa. Än värre är det för dem det slutligen berör och som tvingas ge upp sina hem, sin lekpark, skogarna de leker och gör utfärder i, eller åkrarna deras familj eller granne odlar i generationer. Ett bygge av Östbanans storlek vill dessutom vara en gigantisk byggprocess som präglar våra byar över en lång tid och därmed skapar stora olägenheter för alla de barn och familjer som rör sig till och från skolan.

Vi kräver att miljökonsekvensbedömningen tar i beaktande den livskraftiga skolan Borgby skola, och att den beaktar de olämpor ett byggprojekt av Östbanan medför alla familjer som finns i våra byar.

Borgby, 20.11.2024



Lausunto Itäradan YVA

Omistan kiinteistöt [REDACTED] joiden läpi Itäratahanke on suunnittelemassa junaradan sekä siihen liittyviä yksityistiejärjestelyjä.

[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] ja [REDACTED] kuuluvat valtakunnallisesti arvokkaaseen Porvoonjokilaakso maisema-alueeseen ja ovat osa Porvoonjokilaakson kansallismaisemaa. Osalla näitä kiinteistöjä on voimassa seuraava status: "Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, RKY", **katso liitekartan sininen rasterointi**. Alueella on myös muinaisjäännösalue [REDACTED] katso liitekartan **piste A**.

- Olen huolestunut siitä, että ratahanke voi lopullisesti turmella kulttuurimaiseman sekä muinaisjäännöksen.
- Pelkään että hanke aiheuttaa ongelmia peltojen ojituksille. Alueen pellot ovat tasaisia ja ojissa on hyvin pienet kaadot kohti jokea. Peltojen vesitalous riippuu siitä, että salaojat ovat erinomaisessa kunnossa, muuten vesi kerääntyy lammikoihin, joka aiheuttaa satovahinkoja. Samoin pelkään, että rata tuo alueelle uusia hulevesille, jotka johdetaan maitteni läpi.
- Kulkeminen pelloille isoilla, korkeilla ja leveillä koneilla voi vaarantua kun rata halkoo maitani, vaadin että radan yli voi jatkossakin kulkea maatalouskoneilla samoja teitä pitkin kun nyt ilman rajoituksia tai viiveitä ajoajassa.
- Moottoritien aiheuttama melusaaste on jo nyt kova ja kulkeutuu suurelta osin pihaani laajojen peltoalueiden suunnasta mistä vallitseva ilmansuuntaus tuo äänet. 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 asioita, jotka pysyvästi heikentävät alueen tulevaisuutta on paljon ja vaadin siksi että ratahanketta ei toteuteta eli **vertailuvaihtoehtoa 0+**

Porvoossa 22.11.2023



Lähtettäjä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 14.16
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Lausunto koskien YVA Itärata UUELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Lausunto koskien YVA Itärata UUELY/17031/2023
linjausta välillä Paippistentie-Backas

Kaikkina aikoina olemme saaneet oppia, että meillä täällä [redacted] taloissa Ali-Vekkoskella on matkaa kilometri kaikille lähimmille naapureillemme. Se, että nämä kotimme joskus voisivat seistä jonkun ison tien tai rautatien esteenä, siitä kukaan ei ole tainnut koskaan edes painajaisia nähdä.

Sitä mukaa kun merkillinen itäratavyyhti eteni esiintyi erilaisia tuhoisilta vaikuttavia linjauksia, toinen toista omaperäisempi. Vaihtoehdot kulkivat Keravalta Porvooseen, mutta kaikki tekivät ikään kuin mutkan etelässä, Kulloon pohjoisissa maisemissa. Ja kukaan jonka pitäisi tietää ei ole osannut - tai halunnut - kertoa miksi.

Tammikuun lopulla tänä vuonna julkaistiin sitten uusi, meille oikein epämiellyttävä versio. Silloin seudulla jo melkoisen pahamaineinen suurnopeusrautatie suuntasi lähes suoraan kohti kotejamme, pihojamme, leikkikenttiä, maisemia.

Kaksikiskoinen suurnopeusväylä olisi konaisuutena selvästi leveämpi alueistaan kuin rautatiet yleensä ja kulkisi usein syvällä räjäytetyissä rotkoissa, maiseman mäkisyyden ja nopean radan tasaisuuden takia, sen kaikenhan me jo tiesimme.

Matkallaan Ali-Vekkoskea kohti tämä rata jo muun muassa Linnanpellossa ja Anttilassa rikkoisi räikeästi ja peruuttamattomasti lukuisia koteja ja niiden ympäristöjä. Se yksinkertaisesti tuhoaisi ne. Laaksot ja mäet, pellot ja metsät, olisivat huippunopean radan tiellä kaikkialla.

Alue jolla asutut kiinteistöt [redacted] ja [redacted] sijaitsevat ovat itse asiassa osa rinnettä joka kantaa nimeä [redacted] Rinne oli asuttuna jo 3 000 vuotta sitten, pronssikaudella. Siitä kertovat ne useat muinaishaudat, joita näillä rinteillä on.

Viime vuosisadoilla kyseinen alue toimi laitumena kylän eläimille, ennen kaikkea lampaille. Se viettävä, ruohoisa niittyalue joka näin kehittyi loi vuosien saatossa eri niittykasvien rikkaan kasvuston johon kuuluu esimerkiksi lähes kaikkia mahdollisia, myös uhattuja, sinisiä kellokasveja.

Ilvesvieraiden ja sorkkaeläinten lisäksi kiinnostavia lajeja ovat esimerkiksi sudenkorennot, lepakot ja aina niin ihmeelliset kärpät.

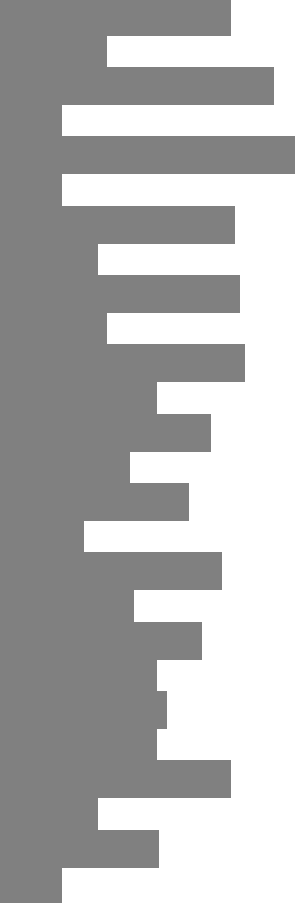
Asuintaloja [redacted] alueella on kaksi, toinen, nykyinen [redacted], on rakennettu [redacted]-luvulla, toinen [redacted]-luvulla. Molempia pidetään jatkuvasti hyvässä kunnossa.

Meillä 13 allekirjoittaneella on kaikilla hyvin voimakkaat siteet Ali-Vekkosken [redacted]. Useat meistä ovat kasvaneet täällä, osa asuu nytkin täällä vuoden ympäri, toiset ovat lapsuudesta asti viettäneet ympäristössä paljon aikaa, jotkut vasta aikuisina.

Juuri tämä osa värikästä itäuusmaalaista maaseutua on meidän kulmamme, meidän osamme Ali-Vekkoskea, meidän Porvoomme, Itä-Uusimaamme.

Jos mainittu painajaisemme joskus toteutuu ja monumentaalinen suurnopeusrata tavalla tai toisella räjähtää mainittujen kolmen kylän läpi, sekä jos vielä katsotaan parhaimmaksi vaihtoehdoksi vetää se meidän kohdalta, tulee huulillamme oleva kysymys/ehdotus enemmän kuin aiheelliseksi:

Kyseessä olevan jäykänkin rautatien pitäisi voida kulkea [redacted] lähellä olevan pronssikautisen haudan pohjoisella puolella, tilavalla alueella. Linjauksen pitäisi taipua sellaisellakin tavalla. Eikä niin että rataa puristetaan hautakummun ja kotiemme väliin.



Utlåtande om YVA Itärata UUELY/17031/2023
sträckningen Paipisvägen-Backas

I alla tider har vi fått lära oss, att vi här i husen på [redacted] har en kilometer till våra grannar i olika riktningar. Om att våra hem någon gång kunde stå i vägen för en stor väg eller järnväg hade nog ingen ens kunnat drömma mardrömmar.

Efterhand som den märkliga östbaneproblematiken skred framåt dök det upp olika förödande dragningar, den ena besynnerligare än den andra. Alternativen gick mellan Kervo och Borgå, men alla gjorde sydliga svängar genom landskapen i norra Kullo. Och ingen tillfrågad auktoritet har någonsin kunnat - eller velat - förklara varför.

I månadsskiftet januari-februari i år publicerades plötsligt ett nytt, nu för oss riktigt otrevligt alternativ. Den beryktade höghastighetsjärnvägen, dubbel och som helhet mycket bredare och klart snabbare än någon annan järnväg i hela Norden, tog riktning nästan rakt på våra hem, på gårdsplanerna, lekplatserna, omgivningarna.

På sträckan nedåt mot Söderveckoski skulle bandragningen närmast i Borgby och Andersböle slå både mängder av hem och själslandskap sönder och samman, oåterkalleligt. Åkrar och skogar, berg och dalar, skulle krossas längs banan, överallt.

Området där de bebodda fastigheterna ████████ och ████████ är belägna utgör egentligen en del av den sluttning som också bär namnet ████████. Sluttningen var bebodd redan för 3 000 år sedan, under bronsåldern. Härom vittnar de flera forngravar, som finns i omgivningen.

Under de senaste århundradena användes backen som betesmark för byns djur, närmast för fåren. Den gräsmark, den sluttande äng, som så här uppstod, förde med sig det ytterst rikliga bestånd av varierande ängsblommor, med exempelvis väldigt många olika, också hotade, arter av blåklocka, som på högsommaren dominerar.

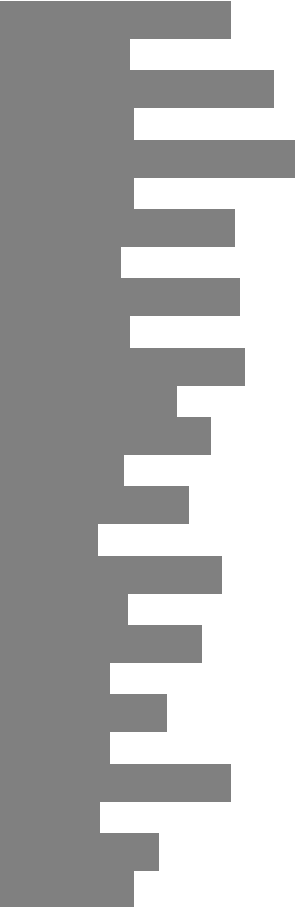
Bostadshusen på ████████-området är två, det ena, nuvarande ████████ är uppfört på ████████-talet, det andra, nyare, på ████████-talet. Båda är omsorgsfullt renoverade.

Vi 13 personer, som undertecknar det här, har alla minst sagt starka band till ████████ i Söderveckoski. Flera av oss har vuxit upp här, en del av oss bor också nu här året runt, andra har tillbringat långa tider i den här miljön sedan barnsben och vistas här fortfarande ofta.

Just den här delen av den färgstarka östnyländska landsygden, den är liksom vårt hörn, vårt Söderveckoski, vårt Borgå. Vårt östra Nyland. Och det är värdefullt.

Om det ofattbara blir verklighet, att den mastodontiska höghastighetsjärnvägen på något sätt ska sprängas fram genom de nämnda tre byarna och det anses klokast att exploatera också de områden vi finns i, bör man också komma med följande anmärkning:

Kunde vekligen inte en sådan järnväg gå norr om bronsåldersgraven i närheten av ████████? Det borde gå att böja dragningen så. Och inte så att banan kläms in mellan gravkumlet och hemmen, som nu ser ut att kunna ske.



Lähetttäjä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 23.24
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata YVA/ [REDACTED]

Luokat: [REDACTED]

Hei.
Emme halua itäradan kulkevan Myrskylän kautta,koska siitä ei ole muuta kuin haittaa kunnalle.Ympäristö ja luonto tuhot,meluhaitta,talojen pakkolunastukset. Emme halua koteja menetttää radan alle. Täällä on kauniit maalaismaisemat joihin junarata ei sovi.

Ystävällisin terveisin [REDACTED]

Lähtettäjä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 22.59
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Fwd: Itärajan suunnittelu.

Luokat: [REDACTED]

----- Forwarded message -----

Lähtettäjä: [REDACTED]
Date: pe 22. marrask. 2024 klo 22.55
Subject: Itärajan suunnittelu.
To: <korjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi>

1.Kartat,jotka saimme info-illassa ja netissä ovat epäselviä!

2.Miten voi junarata tuhota alueemme Vanhankylän maiseman,jota me tässä kylässä olemme satoja vuosia maata viljellen ja metsää hoitaen pitäneet yllä. Meidänkin tila on ollut saman suvun koti,työpaikka ja koko elämä lähes 300-vuotta,jäljellä olevien paperien mukaan. Mutta oletettavasti paljon pidempään. Tämä on aina lainassa lapsiltamme. Lapset ovat tulevaisuutemme. Tällä hetkellä [REDACTED] polvi kasvaa pihapiirissä, seuraten ja tietävät,mistä ruoka tulee!

3.Kylätiemme on historiallinen kylätie joka kulkee talojen nurkkia hipoen. Emme halua mitään liitöntäliikennettä suunnitellulle junapysäkille,joka rikkoisi kylämme. Tämä alue on harvinaisuus,jossa on vielä vanhoja rakennuksia ja elinkelpoista maaseutua.

4.Vastustamme LE- ja LP-linjauksia.
Ainoa mahdollinen on M-linjaus. Sille vaadimme [REDACTED] kohdalle ali- tai ylikulkua.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] tarkoittaa [REDACTED] Nimi viittaa siihen,että tila on maamerkki,jopa Viikinkiajoilta,jolloin meri hipoi tilamme kallioita. Historian havinaa. Mitäköhän museo virasto tuumaa teidän suunnitelmista???)

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 22.53
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata YVA/[redacted]

Luokat: [redacted]

Hei,

Terveiset Kreivilän kylästä, ette ehkä suoraan osaa meitä kartalle asettaa. On vähän kuin Olli Halosen kappaleessa Kylä keskellä ei mitään. Kartasta täytyy vähän zoomata.

Kreivilän kylä sijaitsee Myrskylässä ja täällä kovasti mietitään miksi tällainen ratahanke ylipäänsä on tullut kenenkään ajatuksiin. Ratahanke joka aiheuttaa taloudellista ahdinkoa monelle viljelijälle, eläin- ja metsätilalliselle. Rata jakaa maan molemmin puolin itseään ja siirtyminen palstasta toiselle maksaa rahaa. Miksi heille jotka ovat jo ahtaalla täytyy luoda lisää ahdistusta ja kuluja kun he vaan yrittävät tehdä työnsä.

Alun terveiset tulivat Myrskylän kylästä mutta laajemmin ajateltuna tämä koskee koko aluetta Porvoon ja Kouvolan välissä. Monet maatilat jakaantuvat radan molemmin puolin, moni saattaa tästä syystä joutua toimintaansa/yrityksensä lopettamaan kustannusten takia. Miten käy Suomen omavaraisuuden? Viljapellot jäävät radan alle, maitotilojen lehmien/lihakarjan heinäpellot jäävät radan alle. Tilat jäävät radan alle.

Palataanpa takaisin Kreivilän kylään. Kylässä on n. 100 asukasta, jokaisen tunnemme nimeltään. Ratahanke jakaisi kylämme kahtia kulkee se sitten Lapinjärvi eteläisen, pohjoisen tai Myrskylän vaihtoehdolla. Lastemme kouluun kulku vaikeutuu. Meiltä häviää luonnon virkistyskäyttö. Metsästäjät jäävät ilman metsästys maita.

Saatikka ajatuksen kääntäminen mitä tuhoja rata tekee luonnolle. Täällä on niin puhdasta ilmaa että naavaa kasvaa puissa. Muuttolinnut käyttää peltojamme välilaskuihin.

Pienen ihmisen toive on ettei juna kulkisi talomme takapihalla!

[redacted]

Lähetttäjä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 22.15
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Lausuntomme, koskien osittain koko hanketta, ja osittain Sipoon kahta eteläisintä suunnitelmavaihtoehtoa.

Aloitetaan siitä, että en ymmärrä mikä tarkoitus tällä hankkeella enää tänä päivänä on. Maailma on muuttunut, Suomi on Nato-maa, ja tällä hankkeella ollaan rakentamassa - ehkä, joskus - nopeaa junayhteyttä maahan, joka on nyt sanonut olevansa sodassa Naton kanssa. Itärajaa on suljettu. Kuka ajattelee tänä päivänä vakavissaan, että tälle hankkeelle on minkäänlaisia perusteita? Vaikka maailmantilanne nyt rauhoittuisikin, en osaa nähdä että suhteet naapurimaahan palaisivat kovinkaan pian ennalleen - siinä puhutaan useista vuosikymmenistä.

Kuitenkin tätä hanketta työstetään tällä hetkellä näköjään aivan kuin mitään yllä mainituista ei olisi tapahtunut. Seuraus jo ilman että hanke toteutuukin on että maan arvo laskee täällä jo. Nuoret ihmiset jotka ovat harkinneet maan ostamista täältä, tai muuttamista tänne [redacted] alueelle, ovat nyt muuttaneet suunnitelmiaan. Tämä onkin nyt epävarmaa aluetta. Iäkkäät, täällä asuvat ihmiset ovat kauhuissaan, kun joutuvat tekemään koteihinsa remontteja, ja pelkäävät että heidän kotiensä arvo hyvästä huolenpidosta huolimatta laskee niin, että omakotitalosta ei saa edes sen vertaa, että tulevaisuudessa saisi edes kerrostaloasuntoa sen hinnalla, kun oma kunto ei enää kestä omakotitaloasumista.

Tiemme varrella toimii useita hevosalan yrityksiä, joille ympäröivät maa-alueet ovat elinehto. Alueen luontoarvoista ja eläinkannasta osaavat varmasti muut kirjoittaa minua paremmin - sen kuitenkin tiedän, että kohtuullisen rikas eläinkanta ja monimuotoinen luonto täällä on.

Onko nykypäivää, että tuhotaan luontoa ihan tekemisen innosta - täällä kulkee jo yksi junarata, miksi ihmeessä sitä ei kunnosteta, jos käyttö lisääntyy? Samalla tavalla täysin absurdi on ajatus, että näin valtava kokonaisuus rakennettaisiin sellaiseksi, että siinä ei voisi kuljettaa rahtia, koska henkilöjunan pitää voida kulkea jotakin tiettyä nopeutta. Mihän laskelmiin perustuvat arviot sellaisista matkustajamääristä, että tämä kaikki olisi millään tavalla kannattavaa? Ja seuraavaksi sitten kolmas junarata rinnalle, tavaraliikennettä varten?

Pyydämme, että tämä hanke lopetetaan välittömästi, ja siitä tiedotetaan riittävän laajasti, niin että jo syntynyt vahinko esim. maan arvolle korjautuu. Tässä maailmantilanteessa ei myöskään liene järkevää priorisoida yhtään enempää rahaa tämän kaltaisen hankkeen suunnitteluun.

Ystävällisesti,
[redacted]

Lähetettä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 21.58
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itarata MKB/[redacted]

Luokat: [redacted]

Lausunto Itärata Oy:n ratasuunnitteluehdotuksesta

Tässä muutama kommentti koskien Itärata Oy:n ratasuunnitteluehdotusta.

Ollaan tilanteessa, jossa valtion budjetin alijäämä vain kasvaa kokoajan ja sen vuoksi tehdään leikkauksia tai muita toimenpiteitä, joilla kurjistetaan ihmisten elämää esim. alv: n korotukset, toimeentulotuen leikkaukset ja ansiosidonnaisen porrastukset ja leikkaukset.
Hyvinvointialueiden taloudet ovat "kuralla" ja pahasti alijäämäisiä eivätkä ne pysty tasapainottamaan talouttaan vaaditussa ajassa, sairaaloita ja niissä tiettyjä toimintoja esim. yöpäävystyksiä lopetetaan ym.
Ja nyt lähes kaikki hyvinvointialueet ovat aloittaneet YT-neuvottelut, joilla pyritään karsimaan kustannuksia.
Julkisella puolella ollaan myös korottamassa potilasmaksuja, eivätkä ihmiset pääse hoitoon lakisääteisessä ajassa ja näitä lakisääteisiä aikojakin ollaan jo pidennetty.
Vanhusten hoito ei myöskään toteudu asianmukaisesti rahan ja henkilöstön puutteen takia ja sitä ollaan edelleen heikentämässä kustannussyistä.

Eli tässä tilanteessa uhrataan miljoonia jo pelkästään täysin järjestömään ratahankesuunnitteluun, ihmettelenkin mistä rahat ovat löytyneet siihen kun ne eivät riitä mihinkään muuhun paljon tärkeämpään !
Ja tämä raha mitä tähän mennessä on "uhrattu" eli otettu jostakin muusta on vasta pelkkää suunnittelua varten.
Kuinka hirveistä rahamääristä puhutaan kun tulee valitun ratavaihtoehdon toteutuksen aika !
On esitetty kustannusarvioita eri rakennusvaihtoehdoista,mutta niin kuin sanottu ne ovat pelkkiä arvioita, budjetit kun tuppaavat ylittymään hommassa kuin hommassa, niin kuinka monta miljardia se tulisi ylittymään tässä tapauksessa ja kuka kulut maksaa ?
Porvoon talous ei tule kestäämään tällaisia miljardien kustannuksia eikä veroprosenttia voi korottaa tolkkomasti !
Porvoon alueen suurimmalla veronmaksajalla, Nesteellä ei mene myöskään hyvin, joten jää nähtäväksi kuinka paljon tai vähän se tulevaisuudessa tulee maksamaan veroja heikon taloustilanteensa myötä.

Meille ollaan esitetty kuinka EU:lta voidaan saada jopa 70 % rahoitusta Itärataa varten, kuinkas kävi Länsiratahankkeelle, se ei saanut euroakaan EU-tukea !

Sitten vielä nämä suunnitellut suurnopeusjunat, 300 km/h, tällaisia ei ole Suomessa eikä VR niitä ainakaan ole suunnitellut hankkivansa, kuka ne sitten hankkii ja millä rahalla ?
Ja jos nykyinenkään junakalusto ja raiteet eivät pysy toimintakuntoisina ja kulkukelpoisina edes kesällä saatikka näissä lumi- ja pakkasolosuhteissa, niin kuinka sitten varmistettaisiin näiden uusien junien ja raiteiden toimintavarmuus ja -kunto näissä sääolosuhteissa sekä turvallisuus tällaisilla nopeuksilla !
Säiden ääriolosuhteet tulevat tulevaisuudessa vain lisääntymään, joten tämä on todella varteenotettava seikka miettiä ratahanketta, sen toimivuutta ja turvallisuutta myös tältä kannalta eli kannattaako yleensäkin uhrata miljardeja tähän järjestömään hankkeeseen, joka ei toteutuessaan tule aiheuttamaan mitään positiivisia asioita vaan pelkästään hirveät kustannukset, turhia uhrauksia (lunastettavat tontit ja maa-alueet), tuhotut metsät ja vesialueet sekä ihmisiä, joiden elämän tämä turha hanke on pilannut !

Terveisin
[redacted]

Närtågsutredningen finns endast på finska på websidorna:

[Ostbanan-nartagsutredningen-rapport-FI.pdf](#)

[Närtågsutredningen - Itärata](#)

Lähijunaselvityksessä ei ole kokonaisvaltaisesti huomioitu lähijunan vaikutusta itäisen Itä-Uudenmaan elinkeinoelämään, asukkaiden liikkumiseen, turvallisuuteen tai ympäristötavoitteisiin perusteena hankeyhtiön toimivalta (Itäradan lähijunaselvitys s 2). Hankeyhtiön tulee informoida viranomaisia siitä, että yhtiön toimivallan rajaaminen johtaa mahdollisesti osaoptimointiin ja näin väärin johtopäätöksiin ainakin itäisen Itä-Uudenmaan alueen osalta. Erityisesti kokonaisturvallisuuden näkökulma on huomioitava, kun arvioidaan, tarvitaanko Koskenkylään asema.

Itäradan lähijunaselvitys tulee tehdä uudestaan niin, että koko itäisen Itä-Uudenmaan elinkeinoelämä, asukkaiden liikkuminen, turvallisuus ja ympäristötavoitteet huomioidaan huolimatta siitä, mikä on yhtiön toimivalta. Lisäksi uusi lähijunaselvitys tulee käntää ruotsiksi, jotta kaikilla asukkailla on aito mahdollisuus osallistua ja vaikuttaa.



Lähtettäjä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 14.25
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itäradan YVA / Paippistentie ja Backas

Luokat: [REDACTED]

Kommenttini itäradan linjausvaihtoehtoon Paippistencyien ja Backasin välillä: SP-linjaus kulkee lähdealueen kautta, ja tämä alue ei saanut poikkeuslupaa ottoalueeksi. Alue on siis jo todettu kertaalleen maankäyttöön sopimattomaksi ympäristövaikutusten takia.

Ystävällisesti

[REDACTED]

UUDELY/17031/2023

ITÄRATA YVA/

Uttalande av SLC Nyland r.f.

Markägarnas och landsbygdens oro inför Östbanan – SLC Nyland kräver att markägarnas rättigheter och jordbruksverksamheten måste beaktas samt landsbygden och den biologiska mångfalden tryggas längs den planerade leden

SLC Nyland uttrycker sina farhågor över det planerade snabbtågsprojektet Östbanan, som skall sträcka sig från Flygbanan i Kervo till Kouvola. Både jordbrukare och markägare i de berörda områdena fruktar allvarliga konsekvenser för deras verksamheter, livskraftiga lokalsamhällen och den lokala miljön om projektet förverkligas. Man kan ifrågasätta projektets lönsamhet, särskilt efter Rysslands anfallskrig i Ukraina, då passagerarantalet österifrån har stannat och ingen vet hur det blir med den i framtiden. SLC Nyland betonar att det är av yttersta vikt att de berörda tas med i planeringen i ett tidigt skede samt att markägarnas rättigheter och egendomsskydd, som stadgas i Finlands grundlag, tas på största allvar i alla samhällsutvecklingsprojekt.

Planeringsprocessen får stora konsekvenser

Redan den inledande planeringen av ett så omfattande projekt som Östbanan får allvarliga konsekvenser för markägare. De som berörs av projektets planeringskorridor har få möjligheter att utveckla sina gårdar och fastigheter. När ett område tas upp för planering riskerar markägarna att få byggförbud som kan sträcka sig över decennier. Detta påverkar inte bara möjligheten att bygga eller sälja fastigheten utan även värdet på marken, vilket kan leda till långsiktig ekonomisk osäkerhet för de berörda. Då det är frågan om en lång tid vågar unga inte ta över gårdar av sina föräldrar och en generation jordbrukare går förlorad på gården, som kanske aldrig återhämtar sig. Idag behöver vi understöda och hjälpa alla tänkbara blivande unga jordbrukare och inte sätta käppar i deras hjul.

Förlust av åkermark och påverkan på miljön

Längs med den planerade sträckningen för Östbanan i östra Nyland har lantbruk och skogsbruk spelar en stor roll för näringslivet. Markägare i regionen, som odlar allt från spannmål till foder och specialväxter, ser en stor risk för att hundratals hektar produktiv mark förstörs om projektet blir verklighet. SLC Nyland påpekar att odlingsmark inte bara är en viktig resurs för matproduktion utan också en kolsänka, där välskött mark binder kol och på så sätt bidrar till att minska växthusgasutsläppen.

Om de kvarvarande åkrarna finns på båda sidorna om järnvägen försvårar det jordbrukarens möjlighet att bedriva sin verksamhet och körsträckorna blir mycket längre med jordbruksmaskinerna då det kan vara långt till närmaste övergång. Längre körsträckor betyder inte bara mera arbetstid för jordbrukaren utan också en ökad användning av fossila bränslen och ökat koldioxidutsläpp.

Förutom de ekonomiska konsekvenserna för markägarna, varnar SLC Nyland för att den planerade järnvägen också skulle skada den biologiska mångfalden i området. Vi framhåller att skogs- och åkermark längs

Östbanans sträckning är hem för en rik viltdjurstam och viktiga ekosystem, som riskerar att förstöras vid ett eventuellt förverkligande av projektet. Järnvägen skulle hindra djurens möjlighet att röra sig i området som allvarligt skulle skada de lokala ekosystemen och de långsiktiga viltvårdsinsatser som görs av markägare och jaktföreningar.

Östbanan hotar landsbygdens livskraft och lokalkultur

Förutom de direkta konsekvenserna för markägare och miljö, uttrycker lokalbefolkningen längs med den planerade leden djup oro för hur Östbanan skulle påverka den lokala kulturen och samhället. I tvåspråkiga kommuner skulle projektet leda till att byarna längs med spårsträckningen splittras och små svenskspråkiga bitar på olika sidor om järnvägen riskerar att förlora sin svenska kultur och identitet då till exempel vägen till daghem och skolor skärs av. Detta skulle påverka den sociala sammanhållningen och levnadsförhållandena negativt, särskilt i de mindre svenska områdena. Detta riskerar även leda till en flyttvåg från området med en döende landsbygd som följd.

Projektet Östbanans lönsamhet

SLC Nyland ser en stor osäkerhet kring projektets lönsamhet och dess långsiktiga effekter. Särskilt efter den geopolitiska situationen som förändrats efter Rysslands invasion av Ukraina, som avsevärt minskat passagerarantalet från östra Finland, ifrågasätts behovet av en snabbtågsförbindelse. Beräkningarna Östbanan-projektet presenterar om passagerarmängder i östra Finland är från tiden innan Rysslands anfallskrig och stängda östgränser, varefter siffrorna har korrigerats, men det är bara en uppskattning för ingen vet hurdan passasegarmängden i östra Finland kommer att vara i framtiden. Med tanke på de allvarliga konsekvenserna för både markägare, miljö och lokalsamhällen projektet Östbanan medför, verkar de inte stå i proportion till de förväntade fördelarna.

SLC Nyland betonar vikten av att samhällsplaneringen inte endast gynnar urbana områden utan också skyddar och stöder den livskraftiga landsbygden. Markägare, jordbrukare och berörda skall alltid tas med i planeringen i ett så tidigt skede som möjligt och deras önskemål skall höras och tas i beaktande.

ITÄRATA

YVA-OHJELMAN KUULEMISESSA ESITETTÄVÄT MIELIPITEET JA LAUSUNNOT:

- Arvioidaanko rataprojektin vaikutuksia riittävällä tavalla?
- Onko kaikki tärkeät asiat mukana?
- Onko lähiympäristön kuvaus riittävä?
- Onko esitetty kaikki mahdolliset vaihtoehdot vai puuttuuko jokin oleellinen?
-

YVA-ohjelma vaikutti kattavasti tehdyille, kiitos siitä. On kuitenkin joitakin erityisesti huomioitavia asioita, joita nostaisin ohjelmasta esiin.

KAAVAMERINTÖJÄ ELI ERITYISESTI HUOMIOITAVIA ASIOITA

ARVOKKAITA LUONTOKOhteita VAIKUTUSALUEELLA

- **Ilveskallion** maakunnallisesti tärkeä lintualue sekä arvokas metsäalue (M ja LP kulkee osin alueen yli)
- **Lapinjärven peltojen** maakunnallisesti tärkeä lintualue (Ve LE kulkee alueen yli)
- **Venjärven alueella** on useita yksityisiä metsien luonnonsuojelualueita (K, P, M, LE) ja itse järvi (tunneli ali VeM, VeLP, VeLE)
- **Karijärven virkistysalue (VeVP tunnelissa kulkee alueen ali)**, alueella ollaan suojelemaan osa metsäalueesta seurakunnan toimesta
- **Myllyjärven retkeilyalue (VeM)**
- pohjavesialueet Sipoo-Porvoo välillä (VeN) (Varmistettava ettei rakentamisesta aiheudu haittoja)
- Porvoonjoen ja Mustijoen alitukset tunnelissa (Varmistettava ettei aiheudu haittoja vesistöille)

Suunnittelussa ja rakentamisessa tulee välttää häiriöitä näille monella tapaa tärkeille kohteille.

VIHERYHTEYDET

Ratavaihtoehdot alittavat tunnelissa Keravanjoen sekä Uudenmaan maakuntakaavaan Keravanjoen alueelle merkityn ekologisen yhteystarpeen. Sipoonkorven kansallispuiston ja Rörstrandin vanhan metsän luonnonsuojelualueen välisen ekologisen yhteystarpeen kohdalla linjausvaihtoehdot kulkevat joko tunnelissa tai maan pinnalla. Mutta Savijärvi-Hinthaara viheryhteys katkeaa joka vaihtoehdossa. (VeAK, VeSP, VeSE, VeN). Myös Myllykylän viheryhteyden kaikki ratavaihtoehdot halkaisevat (VeM, Ve LP, VeLE). Ekologiset yhteydet tulee säilyttää eikä metsäalueita tule pirstaloida.

ARVOKKAAT MAISEMA-ALUEET JA RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT

Mustijokilaakso, Porvoonjokilaakson viljelymaisema, Elimäen viljelymaisema, Pernajanlahden ja Koskenkylänjoen kulttuurimaisemat, Yli- ja Ali-Vekkoski (Ve AK, SP, SE), Kreivilä (VeLP)

Sipoo-Porvoo alueella linjaus VEN kulkee useiden arkeologisten kohteiden kohdalta. Arkeologisia kohteita ei tule tuhota mahdollista rataa tehtäessä.

RUNKOMELU & TÄRINÄ

Kouluja ja päiväkoteja Porvoon keskustassa yli kymmenen 0-770 m päässä suunnitellusta tunnelista (ve VP). Porvoon sairaala, tuomiokirkko, Vanha Porvoo, kirjasto 100-540 m päässä suunnitellusta tunnelista (ve VP).

Tunnelin teko kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Vanhan Porvoon ali ei kuulosta hyvälle. Työ olisi hidasta, kun pitäisi tarkistaa, ettei arkeologisia kohteita tuhoudu ja tärinät eivät aiheuta ongelmia talojen rakenteille. Aseman saavutettavuus autoilla ja julkisilla olisi myös huono.

Alle yhden kilometrin etäisyydellä ratalinjauksista sijaitsee kolme Natura 2000 -aluetta (Sipoonjoen Natura 2000 -alue, Porvoonjoen suisto – Stensbölen Natura 2000 -alue ja Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehtojen Natura 2000 -alue.) Radan rakentamisesta ja liikenteestä aiheutuu meluhaittoja.

Tarvitaanko Itärataa? Hyödyt vs. haitat? Kenelle siitä on oikeasti hyötyä?

POHDINTOJA ITÄRADASTA

Julkinen liikenne ja kumipyöristä ja lentämisestä siirtyminen juniin on kannatettavaa, mutta millä hinnalla ja miten se toteutetaan, on tarkkaan harkittava asia.

Suunniteltu Itärata on iso hanke, johon uppoaa paljon rahaa ja aikaa ja sen mahdollinen valmistaminen myllää maisemaa, ympäristöä. Tällä hetkellä maan hallitus kiristää hanoja joka suunnalla ja sotealueet ovat tiukoilla, joten ihmetyttää, miten tällaiseen 1,6-3 miljardin projektiin voisi olla varaa.

Hankkeen tavoitteena on nopeammat itäiset raideyhteydet. Ongelmana tässä on ensinnäkin se, että suurnopeusjunille sopivia raiteita ei juuri ole. ja Kouvolassa on toinen hidaste eli se, että juna joutuu vaihtamaan kulkusuuntaa jatkaakseen Kuopioon. Paljon paukkuja pitäisi siis laittaa Itä-Suomen ratojen ja sähköistysten parantamiseen, jotta tavoiteltuihin nopeuksiin päästäisiin.

Lisääntyisikö matkustus Itä-Suomesta, jos reitti nopeutuisi? Varmuutta ei ole. Ohjelmassa esitetyt kasvumäärät kuulostavat suurilta, kun maanlaajuisesti pelätään väestön vähenemistä ja toisaalta etätyö on lisääntynyt. Porvoo tavoittelee kasvua, mutta toisella kädellä on sulkemassa kyläkouluja. Entä miten käy suositun Lahteen suuntautuvan liikenteen, kun kaukojunat eivät enää siellä pysähtyisi? Kasvaisiko Lahden moottoritien liikenne ja perjantaiset ruuhkat vai saisiko VR lisättyä paikallisliikennettä, kun Lentorata purkaisi lisää tilaa junaliikenteelle Kerava-Pasila välillä? Lahdessa on asukkaita tuplaten enemmän kuin Porvoossa.

Porvoosta on tällä hetkellä hyvät liikenneyhteydet henkilö- ja linja-autoilla. Liityntäpaikoituksia on riittävästi ja busseja kulkee riittävän tiheästi riippumatta kellon ajasta.

Työmatkavertailu [REDACTED] Porvoo – Pasila Helsinki:

Nyt autolla matka kodista Triplaan kestää 40 min ja milloin vain, auto+juna -vaihtoehdolla kestäisi 38 min (ei huomioitu odottelua) eli päästäisiin samaan, tosin junalla rajatummin. Auto+bussi -vaihtoehto kestää n. 15 min. pidempään, mutta vuoroja olisi yksi enemmän kuin junia.

Liikennekonsultin mukaan Koskenkylän (Loviisa) pysäkki ei ole kannattava. Loviisalaisille junaradasta on vain haittaa, ellei siirtymä Loviisasta Porvoon asemalle ja siitä eteenpäin ole jouheva. Porvoon keskusta on niin tiivis, ettei sinne liittymäpaikoitusta voi rakentaa. Vanhan aseman seutuville jonkun verran mahtuu autoja ja se on kävelyetäisyydellä keskustasta, mutta parhaiten toimisi Kuninkaanportin asemavaihtoehto

liityntäpaikoituksen ja bussienkin osalta. Yhdistelmä VeK+ olisi siis porvoolaisten ja muiden lähellä asuvien kannalta toimivin vaihtoehto, jos Itäradan toteuttamiseen päädyttäisiin.

Itäradan toteutumisen ehtona on, että Lentorata on toteutettu sitä ennen. Lentoradasta tultaneen tekemään investointipäätös vuoden 2028 aikana ja liikenne pääsisi alkamaan 2030-luvun puolivälissä. Matka Lahdesta Pasilaan tai päärautatieasemalle pysyisi kutakuinkin samana kuin nyt. Lentorata heikentää joukkoliikenteen palvelutasoa Tikkurilasta Tampereen ja Kouvolan suuntiin ja kauemmas Suomeen ja päinvastoin (vaihto kaukojuniin Lentoasemalla). Myös useilta pääradan Helsingin seudun lähiliikenneasemilta yhteydet Tampereen ja Kouvolan suuntiin ja päinvastoin heikkenevät, kun vaihto kaukojuniin tapahtuu Tikkurilan sijaan Pasilassa tai Lentoasemalla. Lahden oikoradan lähiliikenneasemilta yhteydet Tampereen suuntaan heikkenevät, kun vaihto kaukojuniin tapahtuu Tikkurilan sijaan Pasilassa saakka.

Oleellisempaa lienee olisi hyödyntää olemassa olevia raiteita paremmin. Nyt on monia paikallisia rataliikenneyhteyksiä lakkautettu ja yleensä, mitä nopeampaa junaa halutaan, sitä harvemmin se pysähtyy missään. Väliasemat siis lakkautetaan, pienet paikkakunnat eivät houkuttele asujia tai sitten kuljetaan mieluummin omalla autolla kotipihasta suoraan päätepiesteeseen.

Sipoon kunta vastustaa Itärataa. Heillä kaavoissa on varauduttu jo pitkään Kerava – Nikkilä junayhteyteen ja Sipoo on edennyt yhdessä Keravan ja HSL:n kanssa radan suunnittelussa, aluevarausselvitys on juuri valmistunut. Rata on suunnitteilla nykyisen museoradan päälle. Luontevaa olisi jatkaa radan parantamista Nikkilästä Porvooseen. Nykykunnossa museorataa ei voi korjaamatta turisteja Porvooseen tuoneet museojunatkaan käyttää.

Aiemmin Helsingillä oli suunnitelma laajentua itään ja jatkaa metrolinjaa idän suuntaan. Sinänsä voisi ollakin kannattavampaa pohtia reittiä Helsinki-Sipoo-Porvoo-Loviisa ja vielä mieluiten niin, että rata seurailisi moottoritietä. Itäinen rantarata (Hki-Porvoo-Loviisa-Kotka) on edelleen olemassa kaavoissa ja se mahdollistaisi yhtä nopean yhteyden esim. Joensuuhun ja olisi hyödyksi myös tavaraliikenteelle.

Sellaista vaihtoehtoa ei ole esitetty, että suurnopeusjunat itään käyttäisivät Lahden oikorataa (sillä voi jo ajaa 300 km tunnissa, sähkölaitteet pitäisi vain uusida) ja paikallisliikenteelle riittäisi rata Keravalta Sipoon kautta Porvooseen.

Jos Itärata toteutuu, se tulisi toteuttaa YVA-ohjelmassa mainitulla tavalla, aiheuttaen mahdollisimman vähän haittaa ympäristölle, asutukselle ja ihmisten hyvinvoinnille. Linjaukset mieluummin pelloille teiden läheisyyteen ja vähemmän metsien kaatoja sekä kallion räjäytyksiä viheryhteyksiä katkomatta. Hirvieläimille täytyy järjestää kulkuyhteyksiä turvallisesti radan yli ja lintujen tulee erottaa raiteen ilmasähköjohdot.



Hej,

Min äsikt om Östbanan är att alla planer bör läggas ner.
Hela projektet är vansinnigt och dyrt.
Var ska alla människor bo som får sina hem förstörda av en järnväg. Det bidrar still stor oro och stressfaktorn är hög. En människa som bor på landet och stortrivs med livet på landet trivs inte med att bo i bostadsområde. Man vågar inte göra några dyra renoveringar på sitt hus om det finns risk för att huset/fastigheten blir under järnvägen.
Det pratas om den biologiska mångfalden.Biologisk mångfald är en förutsättning för allt liv på jorden och grunden för människans välfärd och existens. Vi får mat, frisk luft, rent dricksvatten. Men i och med denna vansinnes plan förstörs djurens naturliga habitat. Organismer som är bra för miljön förstörs. Insekter som vi människor är beroende av dör ut pga att växter de i sin tur behöver för sin överlevnad förstörs. De naturliga vattentäkterna förstörs och i värsta fall förorenas grundvattnet. Skogar, åkermark och ängar går förlorade. Och Finland som skall kunna vara självförsörjande på mat. På min fastighet som ligger på Alt EN Elstation norra, finns det en hel del fladdermöss.

--

Med vänlig hälsning,
Ystävällisin terveisin,
Kind regards,

Lausunto Itarata Oy:n ratasuunnitteluehdotuksesta

Itarata Oy:n suunnittelema ratahanke-ehdotus, joka kulkisi Anttilan ja Vekkosken kautta, tuhoaisi täysin alueella olevan metsikön, jonka läpi se tulisi kulkemaan sekä vaikuttaisi merkittävästi Mustijoen ja sen jokialueen luontoon, kasvistoon ja eläimistöön.

Metsikkö sekä Mustijoki ja sen ranta-alueet ovat erittäin ahkerassa virkistyskäytössä sekä alueen asukkailla että mökkiläisillä.
Mustijoella kalastetaan, melotaan, uidaan ja luonnosta kiinnostuneet pongaavat eri lintulajeja, harvinaisia perhosia sekä muita hyönteisiä ja kasveja.
Metsässä on polkuja, joita käytetään ahkerasti kävelyyn, lenkkeilyyn, koirien ulkoiluttamiseen sekä ratsastamiseen.
Tutkimukset metsässä liikkumisen terveysvaikutuksista ihmisten hyvinvointiin ovat kiistatta myönteisiä: metsä rauhoittaa ja rentouttaa !
Alueen metsässä marjastetaan ja sienestetään myös ahkerasti tai nautitaan vain sen rauhoittavasta ja rentouttavasta ilmapiiristä ja onpa siellä tullut kahvit juotua ja eväsleivätkin syötyä luonnon helmassa.

Nämä kaikki Mustijoen jokialueen sekä "meidän metsikön" tarjoamat virkistysmahdollisuudet ovat täysin ilmaisia, niistä osalliseksi pääsemiseksi ei tarvitse maksaa minkäänlaista pääsy-/osallistumismaksua saatikka jonkin seuran jäsenmaksua.
Kun yleensä kaikki harrastaminen maksaa enemmän tai vähemmän, on tärkeää että kaikille on tarjolla tällainen täysin ilmainen harrastus-/virkistysvaihtoehto ihmisen varallisuuteen katsomatta eli jokaisella on varallisuudesta riippumatta "varaa" harrastaa ja tehdä näitä asioita.
Ja nyt tällä ratahankkeella ollaan tuhoamassa tämä kaikki olemassa oleva tärkeä virkistys-/harrastusmahdollisuus, jossa niin luonto, eläimet, kasvit sekä ihmiset joutuvat kärsimään tällaisen järjettömän suunnitelman ja sen mahdollisen toteutuksen takia !

Ratahanke ja sen suunnittelu Anttilan-Vekkosken kautta tulee lopettaa ja kuopata lopullisesti, niin tällä hetkellä täällä asuvien ihmisten kuin myös tulevien sukupolvien sekä eläinten kuin luonnonkin hyvinvoinnin ja pysyvyyden vuoksi !

Terveisin

--

Lähetettjä:
Lähetetty:
Vastaanottaja:
Aihe:

perjantai 22. marraskuuta 2024 14.58
ELY Kirjaamo Uusimaa
Ostbana MKB /

Mielipide / Åsikt 186

Hej!

Jag lade märke till att karaktärsbyggnadsområde inte var utritat som skyddat område på kartorna över planerade linjedragningar för Illby by i Borgå stad. Fastighetens nummer är

Ystävällisin terveisin / Med vänliga hälsningar / Best regards



This message and all its attachments are private and may contain information that is confidential and privileged. If you received this message in error, please notify the sender by reply email and delete the message immediately.

ITÄRATA ÖSTBANAN HANKKEEN YVA palaute

VIITE

- UUDELY/17031/2023

VASTANOTTAJA

- Uudenmaan ELY-keskus

RATALINJAVAIHTOEHTO

- LE Lapinjärven Eteläinen
- Paikka: Soiniityn kylä ja [REDACTED]

LÄHETTÄJÄ

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

ASIA

- Palaute hankkeen vaikutuksista yllä mainittuun seutuun, kylään ja maatalouskiinteistöön
- Itärata-hanke jakaa ympäristövaikutukset neljään eri ryhmään: Väestö, ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys / Maaperä, vesi, ilma, ilmasto ja luonnon monimuotoisuus / Yhdyskuntarakenne, aineellinen omaisuus, maisema ja kulttuuriperintö / Luonnonvarojen hyödyntäminen. Tässä palautteessa käytetään samaa jakoa.

1. ITÄRADAN VAIKUTUS IHMISIIN, TERVEYTEEN, ELINOLOIHIN JA VIIHTYVYYTEEN KYSEISELLÄ ALUEELLA

- LE linjauksella Itärata tulee Lapinjärven puolelta Elimäelle ja Soiniityyn, Lapinjärven Koiviston kylän suunnalta. Se leikkaisi pitkittäin koko läntisen Soiniityn läpi, tuhoten sekä maatiloja, asuin- ja talousrakennuksia, pihapiirejä, viljelysmaita, puistoalueen sekä Soiniityä yhdistävän kylätien.
- Radan alle jäisi Soiniityssä 6 asuintaloa piharakennuksineen, Näistä 4 ovat maatiloja. Tämän lisäksi useita muita rakennuksia jää niin lähelle rataa, että ne menevät asuinkelvottomiksi 300 km/h liikkuvan junan läheisyydessä
- Lapsiperheet joutuisivat rajoittamaan lasten liikkumista. Onnettomuusriski kylän lapsille olisi huomattava
- Kylän kotieläimet j, myös koirat ja kissat joutuisivat välittömään hengenvaaraan vapaasti liikkueessaan.

SOINIITYN KYLÄTIE JA KULKUYHTEYDET

- Soiniityn kylätie jää linjauksessa pitkälti radan alle. Kylätien tuhoaminen tekee liikkumisen kylällä vaikeaksi tai mahdottomaksi. Tämän lisäksi radan länsipuolella olevat talot jäävät eristykseen muusta kylästä. Kyläläisten eläminen ja liikkuminen hankaloituu. Myös pelastusajoneuvojen liikkuminen vaikeutuu, millä on luonnollisesti moniakin riskejä, myös terveydellisiä.

- Itäradan kanssa samanaikaisesti suunnitellaan myös Valtatie 6:n rakennusprojektia, joka siirtäisi kyläisten ajon Valtatie 6:lle huomattavasti vaikeammaksi ja pidentäisi etäisyyksiä valtatielle. Itärata pahentaisi tilannetta edelleen.
- Liki 300 km/h liikkuvan junan aiheuttama vaara sekä ihmisille, kotieläimille että villoille eläimille on suuri. Onnettomuuksilta ei voida välttää, varsinkaan ei talojen lähellä.
- Näiden eri vaikutusten summa on se, että läntinen Soiniitty menisi asuinkelvottomaksi ja todennäköisesti autioituisi. Viihtyvyydestä ei luonnollisesti voi puhua tässä yhteydessä näiden ihmisten kohdalla

KYSEISET VAIKUTUKSET

- [REDACTED] päärakennukset, sekä ajanmukainen konehalli, talousrakennuksia ja yli 100 vuotta vanha navettarakennus jäisivät ratalinjauksen alle, eli tuhoutuvat.
- [REDACTED]
- [REDACTED] on muutaman sukupolven työn tulos. Sekin jää radan alle ja tuhoutuu
- Mikäli ratalinjaus toteutuu [REDACTED] keskeiset rakennukset kulttuuriarvoineen tuhoutuvat. Jäljelle jäävä alue menee asuinkelvottomaksi radan läheisyyden vuoksi. [REDACTED] toiminnan jatkuminen ei ole mahdollista radan haittavaikutusten vuoksi, radan rakennus vaiheesta puhumattakaan. Toisin sanoin [REDACTED] ei enää olisi.
- Sekä maatalous että [REDACTED] loppuisivat hankkeen vuoksi

2. ITÄRADAN VAIKUTUS MAAPERÄÄN, VETEEN, ILMAAN JA LUONNON MONIMUOTOISUUTEEN KYSEISELLÄ ALUEELLA

- Läntisen Soiniityn peltoaukeat ovat muuttolintujen suosimaa aluetta, mikä kerää runsaasti luontoystäviä ja ornitologeja Soiniityyn keväisin ja syksyisin. Soiniitty on vanhaa suopohjaa ja lintualuetta, josta kylän nimi juontuu (Soivaniitty).
- Samaten Soiniityssä oleva peltoaukea Kurkeinsuo, joka sekin uhkaa jäädä radan alle, yhdessä [REDACTED] laajan peltoaukean kanssa. Itärata tuhoaisi näin suurehkon muuttolintualueen Soiniityssä
- Soiniityn metsissä on vahva riistakanta. Lajeihin kuuluvat hirvet, peurat, kauriit, sudet, Ilvekset, karhut, villisiat, mäjät, ketut jne. Useat näistä kannoista on pitkällisien ponnistelujen jälkeen saatu elvytettyä. Kantoja seuraa ja tallentaa Soiniityssä metsästysasiamies. Itärata ajaisi metsäneläimiä pois alueelta melu- ja värinähaittojen vuoksi. Lisäksi junat todennäköisesti aiheuttaisivat huomattavaa tuhoa riistalle ja muille metsän eläimille.
- [REDACTED] liki 100 m syvä porakaivo, tilan ainoa vesilähde, jäisi radan alle.

3. ITÄRADAN VAIKUTUS AINEELLISEEN OMAISUUTEEN, MAISEMAAN JA KULTTUURIPERINTÖÖN KYSEISELLÄ ALUEELLA

AINEELLISET VAIKUTUKSET KYLÄLLE JA KULTTURIPERINNE

- Itärata hanke sellaisenaan alentaa kiinteistöjen arvoa koko linjauksen alueella. Tämä on jo toteutunut Itähankeen linjausvaihtoehtojen tultua julki. Linjauksen alle jäävät alueet ovat menettäneet markkina-arvonsa suurelta osin. Mikäli linjaus toteutuu, markkina-arvo laskee nolnaan.
- Kaikkein pahiten tämä näkyy rakennusten arvossa, jotka ovat jo nyt käytännössä arvottomia
- Myös lähialueet eri haittojen vaikutuksesta ovat kokeneet arvonlaskun.
- Läntisen Soiniityn maatilat jäävät radan alle ja viljely tulisi päättymään. Viljelijät jäävät paitsi tilattomiksi myös vaille työtä ja toimeentuloa.
- Mikään kehitys- tai rakennusprojekti, tai investointi ei ole järkevää radan alle tai läheisyyteen jäävillä alueilla nykytilanteessa.
- Huomattavaa on myös, että Soiniityn kylän tiloista lähes kaikki ovat sotien jälkeen Karjalasta evakkoon joutuneiden perheiden rakentamia ja asumia. Karjalan väestön raskas osa oli luopua kaikesta omistamastaan ja lähteä tuntemattomaan rakentamaan uutta elämää alusta. Nyt nämä tilat uhkaavat jäädä radan alle, niiden osalta, jotka asettuivat Soiniityyn. Olisi moraalisesti arveluttavaa, että jo evakkokohtalon kokeneet suvut joutuisivat jälleen jättämän kotinsa, tällä kertaa ratahankkeen vuoksi.

AINEELLISET VAIKUTUKSET SOINIITYN KARTANON OSALTA

- Itäradan LE linjaus kulkee suoraan [REDACTED] ja sen keskeisten rakennusten läpi.
- Kuten edellä mainittu, [REDACTED] päärakennukset, ajanmukainen konehalli, yli 100 vuotta vanha navettarakennus sekä talousrakennuksia jää ratalinjauksen alle, eli menettävät koko arvonsa ja lopuksi tuhotaan.
- [REDACTED]
- Rakennuksiin käytetyt varat ovat kokonaisuudessaan menetetty, mikäli rata toteutuu
- [REDACTED] ja [REDACTED] loppu kokonaan rakennusten tuhoutuessa. Myös radan läheisyys tekisi toiminnasta mahdotonta. [REDACTED] on ollut viljelijäperheen toinen elinkeino viljelyn lomassa. Siihen on käytetty mittavia summia [REDACTED] markkinointiin. Sen tilalle ei voi rakentaa muuta korvaavaa toimintaa.
- Viljelijäperheen työpaikat katoavat ja toimeentulo loppuu.
- Viljelijäperheen asuintalo vuodelta [REDACTED] puretaan radan alta, mikä edellyttäisi uuden asunnon hankkimista tai rakentamista. [REDACTED] lähelle ei ole tarkoituksenmukaista rakentaa uutta asuintaloa radan läheisyyteen.
- Ajanmukainen konehalli tuhoutuisi ja vaatisi uuden mittavan inventoinnin. Maatilan toiminnan jatkaminen ilman tarvittavia talousrakennuksia ei ole mahdollista
- Yli 100-vuotias navettarakennus on Soiniityssä tunnettu maamerkki ja kuuluu kiinteästi [REDACTED] ja sen toimintaan. Sen korvaaminen ei ole mahdollista
- Ratalinjaus kulkee [REDACTED] viljelymaiden yli tuhoten [REDACTED] parhaita peltoalueita, joiden parantamiseen on käytetty paljon vaivaa ja varoja. Tuhoutuvan peltoalueen lisäksi liikkuminen viljelyillä peloilla ja tilan eri osien välillä estyisi. Jäljelle jäävän [REDACTED] markkina-arvo laskisi pysyvästi

- Itärata ja valtatie 6 leikkaavat [REDACTED] pelloilla toisensa noin 70 asteen kulmassa, pilkkoen näin viljelymaat kooltaan ja geometrialtaan huonoksi. Tämä paitsi alentaa niiden markkina-arvoa, myös huonontaa niiden viljeltävyyttä ja siten tuottoa. Radan itäpuolella olevat peltoalat jäävät hankalasti tavoitettaviksi radan vuoksi
- Tilalla on sukupolvenvaihto tulossa. Ratalinjaus, [REDACTED] radan alle jääminen, sekä tärkeimpien rakennusten tuhoutuminen tekevät sukupolvenvaihdoksesta vaikean. Sukupolven vaihdos on viljelyn jatkumiselle elinehto, Nuorempi polvi tuskin lienee kiinnostunut ottamaan vastuuta tuhoutuneesta tilasta.
- Myös [REDACTED] metsäalueita jää radan alle

VAIKUTUKSET MAISEMAAN JA KULTTUURIPERINTÖÖN [REDACTED] OSALTA

- LE ratalinjaus leikkaisi siis suoraan [REDACTED] maiden, asuinrakennusten ja [REDACTED] talouskeskuksen läpi.
- [REDACTED] on sukupolvien aikana rakennettu kulttuurihistoriallisesti arvokas ja ainutlaatuinen ympäristö. Se on mainittu eri yhteyksissä arvokkaana kokonaisuutena. Se tuhoutuisi liki kokonaisuudessaan radan alle
- [REDACTED] vehreä ja monia eri puulajeja sisältävä sukupolvien aikaansaama puistoalue tuhoutuu.
- Tilan [REDACTED] luvulta oleva päärakennus historioineen tuhoutuisi samaten
- Struven ketju on kolmiomittausketju Pohjoisen jäämeren ja Mustanmeren välillä. Sillä selvitettiin maapallon muotoa ja kokoa 1800-luvulla. Struven ketju kuuluu UNESCO:n maailmanperintöluetteloon. Yksi Struven ketjun mittauspaikoista sijaitsee Valtatie 6 pohjoispuolella Rappukalliolla, mikä jäisi LE linjauksen alle.
- [REDACTED] historiaan liittyy läheisesti myös yllä mainittu Karjalan väestön asuttaminen Kantasuomeen sotien jälkeen, 1940 luvulla. [REDACTED] maista liki 9/10 lunastettiin valtion toimesta tähän hankkeeseen. Silloin syy oli niin tärkeä, että hanke hoidettiin hyvässä hengessä ja hyvillä mielin. Soiniitty sai vastaanottaa kymmeniä uusia asukkaita ja vireän Karjalaisväestön. Tästä historiallisesta näkökulmasta tuntuisi kohtuuttomalta, että [REDACTED] jäljelle jääneestä tilasta ollaan nyt lunastamassa merkittävää osaa ratahankkeeseen. Tällä kertaa siten että itse [REDACTED] päärakennuksineen tuhoutuisi ja pyyhkiytyisi pois kartalta.

4. ITÄRADAN VAIKUTUS LUONNONVAROJEN HYÖDYNTÄMISEEN KYSEISELLÄ ALUEELLA

- Soiniityn kylän ja [REDACTED] peltoaukeat ovat erittäin hyvää multaista viljelymaata. LE linjaus tekisi kilometrien matkalla hyvät peltomaat viljelykelvottomiksi. Usean tilan kohdalla viljely jouduttaisiin lopettamaan kokonaan.
- Jäljelle jäävät pellot pirstoutuvat ja pilkkoutuvat kooltaan ja geometrialtaan huonoksi. Tämä paitsi alentaa niiden markkina-arvoa, myös huonontaa niiden viljeltävyyttä ja siten tuottoa. Radan itäpuolella olevat peltoalat jäävät hankalasti tavoitettaviksi radan vuoksi. Peltomaiden geometrian, koon ja viljeltävyyden parantaminen on ollut vuosikymmeniä kestänyt ja paljon ponnistuksia vaatinut prosessi.
- Soiniityn metsät ovat ahkerassa metsästyskäytössä. Itärata piikkoisi metsästysalueet pahoin. Samalla se myös ajaisi metsäneläimiä pois alueelta melu- ja värinähaittojen vuoksi. Lisäksi junat todennäköisesti aiheuttaisivat huomattavaa tuhoa riistalle ja muille metsän eläimille.

5. YHTEENVETO

LUONNOLLE JA YMPÄRISTÖLLE AIHEUUVA HAITTA

- Itärata tuhoaisi suuria peltoalueita, metsiä, suojelukohteita, eläinten ja ihmisten elinympäristöjä.
- Soiniityssä se myös tuhoaisi tuhansien muuttolintujen laskupaikat.
- Hankkeen suurin hyöty olisi muutaman minuutin ajansäästö välillä Kouvola-Helsingin Lentokenttä. Koska kaupallinen lentäminen ja lentoteollisuus on ympäristövaikutuksiltaan huono, on syytä kysyä pitääkö lentämistä ylipäättään tukea tällaisella valtavalla hankkeella?
- Radan rakennustyö sinällään tuhoaisi peltoja, maatiloja, kyliä, metsiä, kallioita, luontoa ja jättäisi valtavan hiilijalanjäljen.

IHMISILLE AIHEUTUVA HAITTA

- Loviisan, Lapinjärven ja entisen Elimäen kunnan alueella kymmeniä maatiloja ja asuinrakennuksia jäisi radan alle ja purettaisiin. Myös radan läheisyydessä olevat talot ja tilat menisivät asuinkelvottomiksi.
- Osa kylistä todennäköisesti autioituvat
- Kun eletään 2020 lukua, on hämmästyttävää, että tämä ratahanke ei edes huomioi ihmisille ja asukkaille aiheutuvaa haittaa ja tuhoa. Eikö todellakaan ole mahdollista suunnitella rataa siten että minimoidaan ihmisille aiheutuva haitta, esim. asuinympäristöjen tuhoutuminen. On suunnittelijoiden käsissä päättää mikä on hankkeen fokusointi: tuhon minimointi vai jokin muu. NykYTEKNIKALLA on mahdollista rakentaa haitat minivoivalla tavalla, mikäli tahtotila löytyy

AINEELLINEN HAITTA

- Jo radan rakentaminen maksaa useita miljardeja, jotka ovat pois muista liikenneyhteyshankkeista ja jotka on rahoitettava julkisilla varoilla.
- Itärata tuhoaisi asuntoja ja tiloja, mutta veisi myös kymmenilta radan alle jääviltä työpaikan ja toimeentulon.
- Hanke laskisi kaikkien osallisten kiinteistöjen arvoa. Monissa tapauksissa nolnaan.
- Suomessa ovat huoltovarmuus ja kriisivalmiuskysymykset hyvin ajankohtaisia. Hyvien viljelymaiden tuhoaminen olisi syytä lopettaa täysin. Niitä tarvitaan kipeästi. Soiniitty suurine peltoaukeineen on vankkaa viljelyaluetta. Itärata jättää hyviä viljelymaita radan alle, mutta myös ajaa viljelijöitä lopettamaan toimintansa.

RAJALLINEN HYÖTY

- Itärata kulkisi Porvoosta Kouvolaan ilman pysäkkejä Loviisan, Lapinjärven ja entisen Elimäen kunnan läpi, siis pysähtymättä. Näille alueilla radasta ei olisi mitään hyötyä, ainoastaan mittavaa haittaa.
- Itäradan tuottama hyöty Porvoosta itään olisi hyvin rajallinen. Se rajoittuisi lähinnä Kouvolaan Helsinkiin matkustaville henkilöille. Tämä rajallinen hyöty ei ole missään suhteessa radan aiheuttaman tuhon arvoinen.
- Jo olemassa oleva Helsinki-Lahti-Kouvola rata käynnissä olevine parannushankkeineen antaa lähes saman hyödyn kuin Itärata, mutta murto-osasta kustannuksia ja haittoja. Itäradan tuomat lisähyödyt eivät ole missään suhteessa haittoihin.
- Kartalle voi helposti linjata ratavaihtoehtoja ns. ”tyhjille alueille”. Todellisuudessa alueet eivät kuitenkaan ole tyhjiä. Ne ovat ihmisten koteja, työpaikkoja, kyliä, teitä ja

elinympäristöjä. Radan vetäminen tuhoaa ikiajoiksi ne elinympäristöt, joita sukupolvien ajan on rakennettu. Tämä tilanne on samanlainen kaikissa niissä kunnissa, joihin rataa nyt suunnitellaan. Se marginaalinen hyöty tai pieni ajansäästö joka ratahankkeella saavutettaisiin ei korvaa sitä tuhoa, jonka se aiheuttaa radan alle jääville alueille. ”Tolkun rata” saa siellä täysin eri kaiun.

- Mittapuu, jolla Itärataa arvioidaan, tulisi olla se vahinko ja haitta, jonka rata aiheuttaa kaikille niille alueille mihin se vedetään, suhteessa radan tuomaan hyötyyn nykyiseen Lahti-Kouvola Oikorataan nähden. Nykyinen Oikorata on olemassa oleva ja hyvin toimiva rata, joka yhdistää Kouvolan Lahden kautta Suomen pääratoihin. Sen aikoinaan tuomat ympäristöhaitat ovat jo tapahtuneet.

Nämä ympäristövaikutukset ja perustelut haluan osaltani toimittaa Itäratahankkeen YVA prosessin tietoon. Ympäristövaikutukset ovat alueelle suuria ja negatiivisia. Niihin vedoten, toivon vilpittömästi, että Itäratahanke välillä Porvoo-Kouvola lopetetaan. Hankkeen varat ja resurssit ovat todennäköisesti tervetulleita muiden tärkeämpien liikenneyhteyshankkeiden toteuttamiseen.



22.11.2024

Vastaanottaja:
Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Lähettiläjä:



Viite: UUDELY/17031/2023
Asia: Mielipide Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Mielipide Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Hankkeen [verkkosivuilla](#) kerrotaan alustavan yleissuunnittelun olevan tehty ympäristövaikutusten arviointia (YVA) varten, ja alustavat yleissuunnitelmaluonnokset ovat nähtävillä kahtena pdf-karttana.

Pdf-kartan [Alustava yleissuunnitelmaluonnoksen Kerava-Porvoo](#) sivulla 4 esitetään  tien ja  tien välille vihreä viiva, jonka merkitystä ei ole selvennetty, mutta jonka voidaan olettaa tarkoittavan tietä (kt. kuva 1).



Kuva 1:  tien ja  tien välille suunniteltu vihreä viiva.

Kyseistä tiesuunnitelmaa koskien pyydämme huomioimaan, että suunniteltu tieosuus tulisi lävistämään alueet, joilla on seuraavat kaavoitusmerkinnät:

- 1) [Voimassa olevan maakuntakaavan](#) mukaan alue on valtakunnallisesti merkittävä, kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue (ma/v). Asia on kirjattu myös Porvoon kaupungin kaupunkikehityslautakunnan kokouksen pöytäkirjaan 7.2.2017, asian 22/50.504/2017 käsittelyn yhteydessä. Kaavamerkintöjen suunnittelumääräyksissä alueesta todetaan:
"Yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot. Maakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot on otettava huomioon alueita kehitettäessä. Alueen suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä alueen maisema- ja kulttuuriympäristöarvot."
- 2) [Voimassa olevan Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavan \(2004\)](#) mukaan alue on rakennuslainsäädännön nojalla suojeltava alue (SR). Myös tämä asia on kirjattuna Porvoon kaupungin kaupunkikehityslautakunnan kokouksen pöytäkirjassa 7.2.2017, asian 22/50.504/2017 käsittelyn yhteydessä. Kaavamääräyksissä alueesta todetaan: *"Alueen suunnittelussa on varmistettava kulttuurihistoriallisten, kaupunkikuvallisten ja kaupunkirakenteellisten arvojen, maisemallisten arvojen sekä alueen omaleimaisuuden säilyminen ja suojeltavan kulttuurihistoriallisesti merkittävän rakennuskannan säilyminen. Aluetta koskevista maankäyttösuunnitelmista on kuultava Museovirastoa/museoviranomaisia."*

Lisäksi pyydämme huomiomaan, että suunniteltu tieosuus tulisi sivuamaan, tai muulla tavoin vaikuttamaan alueisiin, joilla on seuraavat kaavoitusmerkinnät:

- 3) [Voimassa olevan maakuntakaavan](#) mukainen arvokas geologinen muodostuma (). Suunnittelumääräys: *"Alueidenkäyttö on suunniteltava niin, ettei aiheuteta maa-aineslaissa tarkoitettua kauniin maisemakuvan turmeltumista, luonnon merkittävien kauneusarvojen tai erikoisten luonnonesiintymien tuhoutumista tai laajalle ulottuvia vahingollisia ominaisuuksia luontosuhteissa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö ja geologiset arvot."*
- 4) [Voimassa olevan Porvoon osayleiskaavan](#) mukaiset
 - a. kyläkeskuksen alue (AT/s), jolla ympäristö säilytetään: *"Alue on suunniteltava siten, että alueen kulttuurihistorialliset arvot ja alueen omaleimaisuus säilyvät. Suunnittelussa on huomioitava, että uudisrakentaminen ja olemassa oleviin rakennuksiin tehtävät muutokset sopeutuvat ympäristöön."*
 - b. suojelualue (S). *"Kulttuurihistoriallisesti/maisemallisesti/luonnonoloiltaan merkittävä alue. Suojelun toteuttamistavat ratkaistaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa."*
 - c. Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja (MY-1). *"Arvokas metsämaisema. Rakentaminen ja metsänhoidon vaikutuksiin arvokkaisiin kaukonäkymiin ja avoimeen maisematilaan tulee kiinnittää erityistä huomiota."*
 - d. Maisemallisesti arvokas peltoalue (MA-1). *"Alueiden säilyminen avoimina ja viljelyskäytössä on maisemakuvan kannalta tärkeää. maatilatalouteen liittyvä rakentaminen tulee sijoittaa siten, että rakennukset eivät sulje avoimia näkymiä."*

Suunnitellulla tieosuudella olisi erityisesti seuraavassa taulukossa kuvattuja YVA-menettelyssä arvioitavia vaikutuksia:

YVA-menettelyssä arvioitava vaikutus	Välittömät vaikutukset	Välilliset vaikutukset
väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen	Suuri negatiivinen vaikutus [redacted] ja Suomenkylän alueen viihtyvyyteen: merkittävästi lisääntyvä moottoriajoneuvoliikenne alueella aiheuttaa kasvavaa melu-, saaste- ja tärinähaittaa. Suuri negatiivinen vaikutus [redacted] tien ja [redacted] asukkaiden elinoloihin ja terveyteen: merkittävästi lisääntyvä moottoriajoneuvoliikenne heikentää melu- ja tärinähaittojen osalta suhteettoman paljon asukkaiden kotiympäristöä, sekä asuinrakennusten ulko- että sisäpuolella.	Negatiivinen vaikutus [redacted] ja Suomenkylän alueen terveys- ja elinoloihin: alueiden välittömän läheisyyden merkittävästi lisääntyvä moottoriajoneuvoliikenne lisää alueen asukkaiden kumulatiivista ilmansaastekuormaa.
maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen	Negatiivinen vaikutus [redacted] arvokkaaseen geologiseen muodostumaan: maa-aineslaissa tarkoitettu kaunis maisemakuva uhkaa turmeltua arvokkaan geologisen muodostuman välittömään yhteyteen suunnitellun tien rakentamisen ja käyttöönoton yhteydessä.	Keskisuuri negatiivinen yhteiskunnallinen vaikutus: luonnon merkittävien kauneusarvojen tai erikoisten luonnonesiintymien tuhoutumisen sallimisella olisi kauaskantoinen, kansallista toiveikkuutta ylläpitävien voimien rapistumista edistävä vaikutus. Pohjimmiltaan luontoarvojen vaalimisessa on kyse ihmisten elinolosuhteita ylläpitävästä toiminnasta.
yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön	Suuri negatiivinen vaikutus [redacted] rakennuslainsäädännön nojalla suojeltavaan alueeseen, jota koskevista maankäyttösuunnitelmista on kuultava Museovirastoa. Keskisuuri negatiivinen vaikutus Suomenkylän kyläkeskuksen alueeseen, jolla ympäristö tulee säilyttää. Suunnitellun tieosuuden toteuttamisella olisi alueen kulttuurihistoriallisia arvoja heikentävä ja omaleimaisuutta purkava vaikutus, jolloin suunnittelun voidaan katsoa rikkovan kaavamääräyksiä.	Keskisuuri negatiivinen vaikutus: kulttuuriperinnöllisesti merkittävien kohteiden ja maisema-alueiden tarkoituksellinen rapauttaminen ei edistä ihmisten luottamusta yhteiskunnan oikeudenmukaisuuteen ja yhteiskuntajärjestyksen toimivuuteen.
luonnonvarojen hyödyntämiseen	Ei vaikutuksia	Ei vaikutuksia

edellä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin	Alueen viihtyvyys, luonnon monimuotoisuus ja kulttuurihistorialliset arvot toimivat toisiaan vahvistavina pilareina, joihin Suomenkylän ja [REDACTED] poikkeuksellinen ja uniikki alue nojaa. Näin ollen yhteen tekijään kohdistuva negatiivinen vaikutus heijastuu sekä välittömästi että välillisesti muihinkin YVA-menettelyssä arvioitaviin tekijöihin.
--	---

Yhteenvetona esitämme, yllä esitettyjen seikkojen tukemina ja niihin vedoten, että kuvan 1 mukaista suunniteltua tieosuutta [REDACTED] tien ja [REDACTED] tien välille ei toteutettaisi [REDACTED] tien kautta, vaan Itärata-hankkeessa suunniteltaisiin [REDACTED] tien liikenne [REDACTED] tielle toteutettavan mahdollisimman läheltä nykyistä [REDACTED] tien ja [REDACTED] tien risteystä.

[REDACTED]

[REDACTED]

Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 22.10

Lähetetty: ELY Kirjaamo Uusimaa

Lähetetty: Palaute itäradasta

Mielipide / Äsikt 189

Hei,

Mielestäni itäradan suunnittelu tulisi lopettaa kokonaan mutta jos itärata tulee niin toivon että se ei menisi suoraan Koskenkylän läpi.

Lisäksi olisi tärkeää että alikulut olisivat tarpeeksi korkeita, ainakin 5,5m.

Ystävällisin terveisin,

Lähetätä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 16.15
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Åsiktsytttrande i ärendet UUDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Hänvisning UUDELY/17031/2023

Den del av den s.k. Östbanan som planeras gå igenom norra Sibbo, och här speciellt de två nordligaste dragningarna, kommer så som de nu är dragna att gå rakt igenom och splittra Borgby, som är en livskraftig och fungerande by. Den planerade tågbanan delar effektivt byn i två, och kommer också att dras över en stor del av husen och gårdarna i byn (speciellt den nordligaste dragningen går över en stor del av bysamhället), med påföljder för byns befolkningsutveckling och livskraftighet, såsom t.ex. existensen av en egen skola, som inte på något sätt beaktats i utredningarna. Den nordligaste dragningen är också åtminstone vid [redacted] vägen planerad att gå rakt över och splittra ett åkerlandskap som i planen för tillfället är märkt som kulturhistoriskt viktigt. I norra Sibbo bor och rör sig också många större vilddjur, såsom t.ex. älg och räv, och de planerade dragningarna skulle även inskränka deras livsmiljö och möjligheter att röra sig på sina revir.
Med tanke på helhetsbedömningen av den verkliga nyttan versus t.ex. den ekonomiska belastningen och de negativa konsekvenser Östbanan har på miljön kunde det kanske vara på sin plats att utreda om Östbanan borde förverkligas överhuvudtaget.

[redacted]

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 17.37
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Uudelly/17031/2023

Luokat: [redacted]

Alueen luonto on monipuolinen ja vaihteleva, on lähteitä ja moninainen eläinkanta. Näistä on varmasti löydettävissä lajeja, niin eläimistä kuin kasvillisuudesta, jolla voidaan vaikuttaa itä-radan suunnitteluun, ja jos ei muuta niin viivästyttää hanketta. Mutta nämä kaikki edellä mainitut asiat ovat "pikkujuttuja" verrattuna siihen miten hankesuunnittelu vaikuttaa ihmisiin. Joku liito-orava tai lepakko voi vaikuttaa lopulliseen rata vaihtoehtoon, jotta saavat eleillä rauhassa. Mutta ette välitä yhtään miten tämä vaikuttaa ihmisiin, vaan olette tuosta noin vain tuhoamassa ihmisten koteja. Jo suunnitteluvaihe ja sen aiheuttama epätietoisuus repii perheitä hajalle, ja vaikuttaa varmasti moneen ihmisen terveyteen. Miten on mahdollista, että eläimet (vaikka olisivatkin uhanalaisia) ja luonto menevät ihmisten hyvinvoinnin edellä?!

Vaikka hanke ei ikinä toteutuisi, kiinteistön myyminen hankaloituu huomattavasti, ja vaikka joku saisi kiinteistönsä myytyä, niin hinta on todennäköisesti merkittävästi pienempi, kuin olisi ilman tätä rahallisesti kannattamatonta ja luontoa tuhoavaa ratahanketta. Millä tavalla olette huomioineet tämän suunnittelussa?

Haluan että näihin kysymyksiin ja väittämiin vastataan, ja jos ette osaa vastata, niin kertokaa kuka osaa ja mihin tämä pitää toimittaa

Terveisin,
Huolestunut [redacted] asukas

Lähetttäjä: [Redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 18.00
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata

Luokat: [Redacted]

Hei
Vastustan Itärata hanketta. Mielestäni pääpaino investoinneissa pitäisi olla nykyisen infrastuktuurin korjaamisessa ja ylläpidossa. Uudet hankkeet pitäisi olla sellaisia, mitkä oikeasti tuovat hyötyjä. Esim 15 min nopeampi perillepääsy ei ole sellainen peruste, että on järkevää tehdä aivan valtava investointi. Puhumattakaan siitä mikä vaikutus hankkeella on ihmisten elämälle, joiden talot ovat jäämässä ratalinjauksen alle.
Ystävällisin terveisin
[Redacted]

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 19.39
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa

Luokat: [redacted]

Östbanan

Jag är av den åsikten att östbanan inte behövs i detta ekonomiska läge som vi nu befinner oss i. Åtminstone bör den inte dras genom Gammelby vars gamla vackra kultur bör bevaras. I annat fall är förslaget M det enda möjliga alternativet.

[redacted]

Lähtettäjä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 16.40
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Kopio: [REDACTED]
Aihe: Mielipide Itäradan yva-suunnitelma UDELY/17031/2023
Liitteet: muistutus vastine esitys.pdf; Maakuntakaavaan selvitys_tempo ry.docx; Maakuntakaava 2040 riistapojat_ry.docx
Luokat: [REDACTED]

Hei,

Lisään liitteksi muistutuksena maakuntakaavan lausuntojen yhteydessä toimitetut vastineet, jotka edelleen pitävät paikkansa. KL/161/1004000E/2020

Lisäksi haluaisin nostaa esille joitakin ympäristöön ja suunnitelmaan liittyviä asioita.

-Suunnitelmasta puuttuvat huomiot kaasun paineenkorotusasemasta, joka sijaitsee [REDACTED] ja radan risteyksessä.

- [REDACTED] loppupuolella oleva peltoaukea on lähderikasta aluetta. Valuma-alueet ja mahdolliset pohjavesiyhteydet liittyvät luultavasti samaan vesimassaan kuin kylän nykyinen uimapaikka on. Kun tuohon tulee rata, niin silloin pitää myös huomioida tuon peltoalueen vesitalous. sillä alueella moni talous on edelleen oman kaivon varassa. Ainakin tuo pitää selvittää onko näin.

- Saarakalliontie on läpikulkutie Kausalaan ja vaatisi alikulun.

- Ja sitten vielä tämä asia:

Eli lunastuslaissa on pykälä **56 §, jonka mukaan:**

Lunastamalla hankitut oikeudet ja toimeenpannut rajoitukset ovat voimassa omaisuuteen kohdistuvan muun oikeuden estämättä.

Lunastukseen perustuvaa saantoa ei saa moittia eikä lunastamalla hankittua omaisuutta voida omaisuutta luovutettaessa lunastaa takaisin.

Teuroisten alueen kiinteistöthän (tai ainakin osa) ovat muodostuneet pika-asutuslain /maanhanhaintalain kautta silloin 1940-luvulla. Noiden lakien (tai jommankumman) myötä [REDACTED] maista lunastettiin alueita siirtoväelle. Ja nimenomaan lunastettiin, jotka sitten luovutettiin siirtoväelle.Miten tämä vaikuttaa nykyiseen linjaukseen?

T: [REDACTED]
[REDACTED]

1 MUISTUTUS [REDACTED]

KL/161/1004000E/20
20

ASIAOTE

1 Muistutus [REDACTED]

KL/161/1004000E/20
20

1 Muistutus

KL/161/1004000E/20
20

MAAKUNTAKAAVA 2040

toteaa Kymenlaakson maakuntakaava 2040 ehdotuksesta seuraavaa:

Yksi itäisen junanradan linjausvaihtoehtoista halkaisee Kouvolan kaupungin Teuroisten kylän kahtia. Ratakäytävä, joka halkaisee kylän kahtia, kulkee meidän kotitalomme päältä. Kotitalomme toimii myös maatilamme talouskeskuksena. Maakuntakaavassa oleva ratakäytävä merkintä tarkoittaa toteutuessaan meidän kotimme tuhoutumista ja elinkeinomme loppumista.

-luvulla saatiin asuinrakennuksemme peruskorjattua, jotta voisimme asua maaseudulla ja estää omalta osaltamme, Manner-Suomen maaseutuohjelmassakin esille nostettua, maaseudun autioitumista. Vaikka Maakuntakaava ei estä uusien rakennusten tekemistä tuo se toteutuessaan mustan varjon meidän talomme ylle. Tämä varjo tarkoittaa epätietoisuutta mitä rakennusten ylläpidon kanssa pitää tehdä, kannattako rakentaa mitään uutta, jos se kerran kohta pitää purkaa. Ennen kaikkea ukkospilvi muodostuu kiinteistön arvon mitätöintinä kiinteistömarkkinoilla 20 vuodeksi eteenpäin. Kuka nyt radan alle jäävää taloa ostaisi! Ratakäytävän varrelle jäävien talojen omistajilla pitää olla mahdollisuus saada talot myytyä valtiolle käypään hintaan, vaikka talot eivät suoraan sijoittuisikaan ratakäytävälle.

Maakuntakaavassa oleva ratakäytävä merkintä estää täyspainoisen elinkeinonkehittämisen ja investointien suunnittelun seuraavien 20 vuoden ajaksi. Tämä vaikuttaa paljon myös tulevien sukupolvien maatalousyrittämiseen negatiivisesti.

Teuroisten kylä on rauhallinen maaseutu kylä, jossa noin 60 taloa. Teuroisten kylässä on etätyöskentelylle hyvät edellytykset, kuituverkon ansioista. Kylällä on myös toimiva vesiosuuskunta, aktiivinen kyläyhdistys, toimiva aktiivinen urheiluseura ja hyvä yhdessä tekemisen henki. Kylällä järjestetään yhteisiä tilaisuuksia liikunnan ja yhteisöllisyyden parissa. Maakuntakaavassa ratakäytäväksi merkatulla alueella harrastetaan myös yksilötasolla aktiivista liikuntaa. Pääsääntöisesti maasto toimii pyöräily-, kävely- ja potkupyöräilymaastona. Käyttäjät ovat nuorista vanhuksiin. Ratakäytävän lähimaastossa sijaitsee myös kylän yhteinen uimapaikka, jossa on matalavetinen lastenhiekkaranta, laituri, josta halukkaat voivat hypätä syvään veteen, grillipaikka ja talkoilla rakennettu rantasauna. Talvella ko. paikka toimii kylän luistelukenttänä.

Ko. ratalinjaus luo pelon perheemme tulevaisuudelle ja pahimmassa tapauksessa ajaa meidät pois kotoa. Edellisellä kerralla tämän tilan pitäjät ajettiin pois Venäjän toimesta, nyt ajetaan oman valtion toimesta. Tämän sen lisäksi se hajottaisi tiiviin kyläyhteisön ja rikkoisi maaseudun rauhan. Kylän uusimmat talot jäisivät radan alle, joka myöskin edesauttaisi maaseudun autioitumista. Kouvolan muuttotappio luultavasti lisääntyisi tämän takia. Samanlainen kehityskaari olisi odotettavissa myös naapurikylillä. Panos/hyöty -suhde ei tunnu järkevältä 10 minuutin aikasäästön takia. Tämä on todettu myös ulkopuolisissa konsulttiselvityksissä. Ne osoittavat eteläisen rantaratavaihtoehdon huomattavasti kannattavammaksi. Eikö rata kannattaisi linjata ennemmin sinne, kun kerran Uudenmaan maakuntakaavaan tämä itäratalinjaus on merkitty vain tarvekuvaus

nuolena.

Edellä mainittu huomioon ottaen Meidän kannaltamme ko. ratalinjaus ei ole toivottava ja vaadimme sen muuttamista tarvenuoleksi tai poistamaan se kokonaan maakuntakaavasta.

Ystävällisin terveisin, [REDACTED]

Vastine:

Alueidenkäytön suunnittelujärjestelmässä maakuntakaava on kaavatasoista yleispiirteisin. Yleispiirteisyys koskee sekä kaavan mittakaavaa, sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Maakuntakaava ohjaa kuntien kaavoitusta ja viranomaisten muuta alueiden käyttöä koskevaa suunnittelua.

Maakuntakaavan tavoitevuosi on 2040, mutta tavoitteena on oltava mahdollistaa ja varautua sitäkin myöhemmin toteutettaviin raidehankkeisiin pitämällä maastokäytävät auki. Väylävirasto on päivittänyt vuonna 2019 valtakunnallisen näkemyksen siitä, miten maankäytössä on tarve varautua mm. uusiin ratayhteyksiin. Kymenlaaksoa koskien maakuntakaavoissa on varauduttava Itärataan ja rannikkoa pitkin itään kulkevaan rataan. Mikäli kehittämiseen ei varauduta, voi tarvittavien ratahankkeiden toteuttaminen osoittautua myöhemmin hyvin vaikeaksi, merkittävän kalliiksi tai jopa mahdottomaksi. Kymenlaakson maakuntakaavan ehdotus mahdollistaa molempien uusien ratalinjauksien jatkosuunnittelun siinä tapauksessa, että toinen tai molemmat näistä valitaan valtakunnallisten linjausten päätöksillä seuraaviin suunnitteluvaiheisiin.

Maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista (MRL 24 §). Maakuntakaavassa turvataan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenneyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet. Lisäksi edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Kaavaratkaisulla varaudutaan pitkän aikavälin kehittämistarpeisiin luomalla niille alueidenkäytöllisiä edellytyksiä huomioiden rataverkon valtakunnan tason kehittämiseen liittyvät epävarmuustekijät. Kymenlaakson maakuntahallitus on päättänyt raideliikenteen suunnitteluratkaisuista esitettyjen vaihtoehtojen pohjalta. Kaavaratkaisulla on pyritty hyvin erilaisten niin maakunnallisten kuin ylimaakunnallisten tavoitteiden yhteensovittamiseen. Päätöksenteon yhteydessä on otettu huomioon valtakunnalliset tavoitteet sovittaen ne yhteen alueiden käyttöön liittyvien maakunnallisten ja paikallisten tavoitteiden kanssa (MRL 25 §). Maakunnalla on oikeus osoittaa maakuntakaavalla oma tavoitteensa rataverkon kehittämiseksi, vaikka laajalti vaikuttavien edistämisen, suunnittelu- ja toteutus päätösten teko ei ole mahdollista yhden maakunnan päätöksillä, vaan laajemmalla valmistelulla.

Maakuntakaavan raideliikenteen suunnitteluratkaisujen pohjana on käytetty itään suuntautuvien ratalinjauksien selvityksiä: HEPI-selvitys (Ratahallintokeskus 2008), Itä-

Suomeen suuntautuvien ratalinjauksien tarkastelu (Väylävirasto 2019), Koskenkylä-Koria -ratakäytäväselvitys (Kymenlaakson liitto 2019) ja Haminasta itään - ratakäytäväselvitys ja Porvoo-Kotka yhteysvälin ajantasaisuusselvitys (Kymenlaakson liitto 2019). Koria-Koskenkylä ja Haminasta itään ratakäytäväselvitysten keskeinen tavoite oli varmistaa, että mahdollisille uusille ratalinjauksille on löydettävissä maastokäytäviä ja alueidenkäytölliset edellytykset niiden toteuttamiselle. Nämä selvitykset on laadittu yhdessä Uudenmaan liiton ja Väyläviraston kanssa tarkkuustasolla, joka mahdollistaa ratalinjausten osoittamisen jopa ohjeellisina linjauksina. Ratakäytävien tarkastelussa on otettu huomioon nykyinen ja suunniteltu maankäyttö sekä maiseman, kulttuuriympäristön ja luonnon arvokohteet. Mahdollisen toteuttamisen vaikutuksia on arvioitu maakuntakaavatarkkuudella. Ratojen liittymistä nykyiseen rataverkkoon on selvitetty tarkemmalla tarkkuudella, koska se on edellytys uuden mahdollisen ratayhteyden toteutettavuudelle. Geometriasuunnittelun mitoitusnopeutena on käytetty 300 km/h, joka on lähtökohta kaikille Suomessa rakennettaville uusille radoille. Raideliikenteen suunnitteluratkaisujen potentiaaliset haittavaikutukset on tunnistettu ja tuotu ilmi vaikutusten arvioinnissa. Ratakäytäväselvitysten avulla on löydetty vähiten haittavaikutuksia aiheuttavia sekä kestäviä ratakäytäviä ja niiden vaihtoehdot. Selvityksissä ei oteta kuitenkaan kantaa maakuntakaavan lopullisiin suunnitteluratkaisuihin ja merkintöihin. Selvitykset toimivat työkaluna suunnitteluratkaisuja tehtäessä. Maakuntakaavan raideliikenteen suunnitteluratkaisut perustuvat näiden kahden ratakäytäväselvityksen lisäksi myös yllä mainittuihin jo aiemmin laadittuihin selvityksiin sekä maakuntahallituksen päättämiin maakunnan kehittämisen strategiaan linjauksiin.

Kymenlaakso on erityisasemassa Pietarin metropolialueen ja pääkaupunkiseudun välissä. Tämän lisäksi Kymenlaakso toimii porttina pääkaupunkiseudun ja itäisten maakuntien välillä niin tavara- kuin henkilöliikenteen kannalta. Kaikki kaavassa osoitetut ohjeelliset/vaihtoehtoiset raidelinjaukset mahdollistaisivat matkailua ja elinkeinoelämää edistävän nopeamman yhteyden Pietariin. Niihin liittyy linjauksista riippuen nopeuttavia vaikutuksia myös Savon ja Karjalan maakuntien suuntaan sekä laajoja positiivisia aluetaloudellisia vaikutuksia. Kymenlaaksolla on myös tärkeä rooli EU:n TEN-T verkon keskeisenä kansainvälisenä logistiikkasolmuna. Raideliikenteen suunnitteluratkaisut tukevat ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamista. Alue- ja kansantalouden kannalta on edullista mahdollistaa useita raideliikenteen vaihtoehtoja. Tältä osin maakuntakaavaehdotuksen ratkaisu vastaa MRL 28 §:n sisältövaatimuksiin liittyen ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin, maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, alueiden käytön ekologiseen kestävyYTEEN sekä maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

Ohjeelliset ja vaihtoehtoiset liikennelinjausten merkinnät sekä yhteystarvemerkinnät ovat luonteeltaan kehittämisperiaatteellisia, eikä niihin suoraan lain nojalla liity MRL 33 §:n mukaista rakentamisrajoitusta. Kaavaehdotuksessa ei ole annettu em. merkintöihin liittyviä erillisiä rakentamisrajoitusmääräyksiä. Maakuntakaava yleispiirteisenä kaavana ei johda lähtökohtaisesti korvauskysymysten esille nousemiseen. Kaavaa laadittaessa on pidetty MRL 28 §:n mukaisesti silmällä alueiden käytön taloudellisuutta ja sitä, ettei maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle aiheudu kohtuutonta haittaa. Uudet mahdolliset maastokäytävät sijoittuvat

Kymenlaaksossa pääosin rakentamattomille alueille ja alueille, joissa muut maankäytön paineet ovat vähäisiä. Maakuntakaavaratkaisusta ei aiheudu maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa huomioiden maakuntakaavan tarkoitus, tehtävä ja mittakaava. Maakuntakaavan yleispiirteisyyden vuoksi tässä suunnitteluvaiheessa ei ole mahdollista tehdä yksityiskohtaista tulkintaa mahdollisen radan vaikutuksista mm. kiinteistöille ja luonnonarvoille. Tarkastelutaso tapahtuu maakuntakaavataarkkuudella, jossa ohjeellisena/vaihtoehtoisena osoitetun ratalinjauksen sijainti, leveys ja yhteensovittaminen mm. yksittäisten maanomistajien suhteen tarkentuu vasta mahdollisissa seuraavissa ratalain ohjaamissa suunnitteluvaiheissa. Koska itäradan linjauksesta ei ole olemassa varsinaisia ratalain mukaisia suunnitelmia, ei myöskään sen ympäristövaikutuksia, kuten vaikutuksia pohja- ja pintaveteen, eläimistöön, luonnonympäristöön tai kulttuuriympäristöön ole voitu tutkia vielä tarkemmalla tasolla.

Rataverkon osalta laajalti vaikuttavat edistämis-, suunnittelu- ja toteutus päätökset tehdään yhtä maakuntaa laajemman valmistelun perusteella. Itäradan kohdalla on kyse Kymenlaaksoa laajemmin vaikuttavasta valtakunnallisesta hankkeesta, joka vaatii ratkaisuja erityisesti Uudenmaan puolella. Toteutuksen edellytyksenä on mm. Pissararadan ja Lentoradan rakentaminen. Itäradasta on suunniteltu ensisijaisesti henkilöliikennettä palvelevaa. Uusien ratalinjausten suunnittelu edellyttää aina ratalain mukaista suunnittelua (yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma), joka sisältää mm. YVA-menettelyn ja maakuntakaavaratkaisun päivityksen. Mikäli uuden ratayhteyden suunnittelu mahdollisesti etenee, niin esimerkiksi radan tekninen toteutus, linjaus, vaikutukset ympäristöön, maisemaan ja muuhun liikennejärjestelmään tutkitaan tarkemmin. Käytännössä tämä tarkoittaa siis vähintään ratalain mukaista yleissuunnitelmaa ja ympäristövaikutusten arviointia koskevan lain mukaista arviointia. Suunnittelun edetessä arvioidaan myös hankkeen taloudelliset vaikutukset ja toteuttamisedellytykset tarkemmin. Maakuntakaava voidaan laatia rinnan uuden radan YVA-menettelyn kanssa ja se antaa hyvän hahmotelman alueidenkäyttöratkaisulle alueella, johon rata vaikuttaa ja joka vaikuttaa radan rakentamisen ja käytön reunaehtoihin.

Valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmätyö on käynnissä. Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt selvityksen ja vertailun itäisen nopean yhteyden linjauksesta, joka valmistuu arviolta keväällä 2020. Tarkasteltavat vaihtoehdot sisältävät niin nykyisen rataverkon parantamistoimenpiteitä kuin myös uusia ratakäytävälinjauksia. Valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön linjausten ja valtakunnallisten selvitysten perusteella tulee maakuntakaavaratkaisu tarpeen mukaan päivittää, ja siinä vaiheessa mahdollisesti poistaa ja/tai muuttaa raideliikenteen merkintöjä.

Esitys Hallitus:

Ei muutoksia kaavaan.

Maakuntakaava 2040

Teuroisten Tempo ry toteaa Kymenlaakson maakuntakaava 2040 ehdotuksesta seuraavaa:

Yksi itäisen junanradan linjausvaihtoehtoista halkaisee Kouvolan kaupungin Teuroisten kylän kahtia. Ratakäytävä, joka halkaisee Kylän kahtia estäisi Teuroisten urheiluseuran ylläpitämiä kesä- ja talviliikunta mahdollisuuksia ja rampauttaisi täten toimintaa pahasti, ellei jopa lopettaisi toiminnan täysin.

Teuroisten Tempo ry on Teuroisten kylässä toimiva aktiivinen urheiluseura, joka ylläpitää talvisin latuverkostoa ja järjestää talvitapahtumia. Kesäisin yhdistys järjestää mm. suunnistuskilpailuja ja muita liikuntatapahtumia ratakäytäväksi merkatulla alueella. Maakuntakaavassa ratakäytäväksi merkatulla alueella harrastetaan myös yksilötasolla aktiivista liikuntaa. Pääsääntöisesti maasto toimii pyöräily-, kävely- ja potkupyöräilymaastona. Käyttäjät ovat nuorista vanhuksiin. Ratakäytävän lähimaastossa sijaitsee myös kylän yhteinen uimapaikka, jossa on matalavetinen lastenhiekkaranta, laituri, josta halukkaat voivat hypätä syvään veteen, grillipaikka ja talkoilla rakennettu rantasauna. Talvella ko paikka toimii kylän luistelukenttänä.

Ko. ratalinjaus uhkaisi siis vakavasti koko urheiluseuran olemassaoloa, samoin kuin se hajottaisi tiiviin kyläyhteisön. Kylän uusimmat talot jäisivät radan alle. Samanlainen kehityskaari olisi odotettavissa myös naapurikylillä. Edellä mainittu huomioon ottaen Teuroisten Tempon ry:n kannalta ko. ratalinjaus ei ole toivottava. Panos/hyöty -suhde ei ole kohdallaan, mikä on todettu myös ulkopuolisissa konsulttiselvityksissä. Ne osoittavat eteläisen rantaratavaihtoehdon huomattavasti kannattavammaksi. Eikö rata kannattaisi linjata ennemmin sinne.

Maakuntakaava 2040, Elimäen riistapojat ry

Elimäen Riistapojat ry toteaa Kymenlaakson maakuntakaava 2040 ehdotuksesta seuraavaa:

Yksi itäisen junanradan linjausvaihtoehtoista halkaisee Elimäen Riistapojat ry:n metsästysmaat kahtia. Ko. linjaus kulkee Kouvolan kaupungin Teuroisten kylän lävitse. Rata rampauttaisi metsästysseuran toimintaa pahasti, ellei jopa lopettaisi toiminnan täysin. Näin siksi, että radan vaikutusalueen alle jäisi suuri osa seuran maista, ja rata halkaisisi yksittäisiä metsäalueita kahteen osaan siten, ettei kummallakaan enää olisi metsästyksellistä merkitystä.

Edelleen, jäljelle jäävät pienet ehjät alueet jäisivät erilleen toisistaan. Toiminta radan yli olisi mahdotonta. Hirvieläinten metsästys kävisi hyvin vaikeaksi, ellei mahdottomaksi. Tämä johtaisi mm. lisääntyneisiin hirvikolareihin.

Koirien käyttö metsästyksessä kävisi hankalaksi ja liian riskialttiiksi. Koira olisi koko ajan vaarassa ajautua radalle tai jäädä auton alle.

Ratalinja katkaisisi luonnolliset riistakäytävät. Esim. seuran alueen poikki kulkee vuosituhantinen hirvien reitti talvilaitumille ja takaisin. Se katkeaisi nyt. Samoin kulkureittien puuttuminen voi aiheuttaa hirvipopulaation eriytymistä ja sitä kautta vakavaa degeneroitumista.

Ko. ratalinjaus uhkasi siis vakavasti koko metsästysseuran olemassaoloa, samoin kuin se hajottaisi tiiviin kyläyhteisön. Kylän uusimmat talot jäisivät radan alle. Samanlainen kehityskaari olisi odotettavissa myös naapurikylillä. Edellä mainittu huomioon ottaen Elimäen Riistapoikien kannalta ko. ratalinjaus ei ole toivottava.



LAUSUNTO

22.11.2024

Uudenmaan ELY-keskus

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

ASIA: Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

VIITE: UDELY/17031/2023

Yleistä

Uusien ratojen rakentamisen haitat korostuvat Etelä-Suomessa, missä alkuperäistä luontoa on jäljellä vähän. Radat hävittäisivät tieltään suuren määrän arvokkaita luontokohteita ja uhanalaisten lajien elinympäristöjä. Ne aiheuttaisivat metsäkatoa ja pirstoisivat kulttuurimaisemia. Kymmeniä asuin- ja lomarakennuksia jäisi ratojen alle ja satoja melualueille. Radat muodostavat esteitä sekä ihmisten että eläinten liikkumiselle.

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä valtiovarainministeriön Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvityshankkeessa (24.1.2023) on arvioitu, että 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.

EU:n biodiversiteettistrategian ja kansallisen luonnonmonimuotoisuusstrategian tavoitteena on pysäyttää luontokato vuoteen 2030 mennessä. EU:n vesipuitedirektiivin ja kansallisen

vesienhoidon tavoitteena on puolestaan pinta- ja pohjavesien hyvä tila. Uuteen maastokäytävään rakennettava junarata on näiden strategisten tavoitteiden vastainen.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri esittää, että merkittäviin haittoihin nähden rajallisia hyötyjä tuottavasta rahankkeesta luovutaan. Resurssit on parempi käyttää nykyisen raideverkon parantamiseen. Rakentamisen tukeutuminen nykyiseen infrastruktuuriin on välttämätöntä luontokadon ja ilmastonmuutoksen pysäyttämisen sekä talouden kestävyuden kannalta.

Mikäli hankkeen edistämistä kuitenkin jatketaan, esitämme tässä lausunnossa joitakin kommentteja ympäristövaikutusten arvioinnin laadun parantamiseksi, jotta aiheutuvia haittoja voitaisiin välttää tai edes lieventää.

Tarkasteltavista vaihtoehtoista

Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla ja liittyvät nykyiseen rataverkkoon Korian alueella Kouvolassa. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rata kulkisi käytännössä koko matkan uudessa maastokäytävässä.

Vaihtoehtoihin sisältyy merkittäviä tunneliosuuksia, joiden mahdollisia suuaukkojen sijainteja on YVA:n liitekartoilla kuvattu Sipoon ja Porvoon alueilla jopa kahden kilometrin pituisina merkintöinä. YVA:ssa on selvitettävä suuaukkojen sijainnit siten, että YVA-selostusvaiheessa on tiedossa oikeat sijainnit ja niiden vaikutukset ympäristöön.

Ve N Sipoon Nikkilän kautta on maakuntakaavan vastainen. Maakuntakaavassa ratalinjaus kulkee pohjoisempana Nikkilän ohi. Muun muassa maakuntakaavassa, Sipoon ja Keravan kuntien kaavoituksessa ja MAL-sopimuksen kautta myös laajemmin kuntien ja valtion välillä on jo pitkään varauduttu Keravan ja Nikkilän välisen lähijunaliikenteen aloittamiseen olemassa olevalla radalla. Maakuntakaavassa Sipoon Talman alue on "Uutta raideliikenteeseen tukeutuvaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä". Mikäli Itärata linjattaisiin YVA:n Ve N:n mukaisesti Nikkilän kautta, se alittaisi Talman alueen tunnelissa eikä mahdollistaisi lähijuna-asemia Talmaan ja Keravan Ahjoon. Kahta rinnakkaista lähijunayhteyttä ei Sipoon väestöpohjalla ole mahdollista toteuttaa, joten Ve N:n toteutuessa maakuntakaavan merkinnältä ja Sipoon lainvoimaiselta Talman osayleiskaavalta putoaisi pohja. Nämä heijastusvaikutukset maankäytön suunnitteluun ja kaavoitukseen on arvioitava YVA:ssa.

Itärata erkaantuu Lentoradan tunnelista jo ennen Matkoissuon-Harminkallion luonnonsuojelualuetta, joten alueen alle tulisi kaksi tunnelia. Radan linjaus tulee toteuttaa niin, että se ei alita suoaluetta. Muuten uhkana on suon kuivuminen.

Molemmat ratalinjaukset (Ve KE ja Ve KP) alittavat Keravan kaupungin tunnelissa. Tämä vaatii omat louhinta- ja huoltokuilunsa, joten Keravalle tulisi myös maanpäällisiä kuilujen suuaukkoja ja runsaasti raskasta ajoneuvoliikennettä rakentamisvaiheessa. Huoltokuilut jäisivät pysyviksi. Kuilujen suuaukkojen sijainti tulee suunnitella huolella siten, etteivät ne vaikuta haitallisesti asutukseen ja luonto- ja virkistysalueisiin. Kuilujen sijoittelua pohdittaessa on välttämätöntä kuulla niin kaupunkia kuin paikallisia asukas- ja ympäristönsuojeluyhdistyksiä. Koska ratalinjaukset kulkevat pientaloalueiden ja Keravan ydinkeskustan ali, runkomelu- ja värinävaikutusten arviointi on toteuttava erityisellä huolella. Itäradan suunnitelmiin sisältyy mittavaa tunnelirakentamista Keravan ja Sipoon lisäksi myös Porvoon alueella. Malliksi tunneleiden osalta tarpeellisista selvityksistä voi ottaa Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentaminen -hankkeen sekä Lentoradan YVA:t ja ELY-keskuksen niistä antamat perustellut päätelmät. Näihin YVA-hankkeisiin sisältyy kaupunkialueelle rakennettavien suurten tunnelihankkeiden vaikutusten arviointi, joka vertautuu mittakaavaltaan Itäradassa suunniteltuihin tunneleihin ja siten myös tarvittavat selvitykset ovat vastaavia.

Sipoon puolella rata nousee kaikissa linjausvaihtoehdoissa (KE, KP, N) maan pinnalle siten, että siitä voi tulla uusi este maakuntakaavassa esitetylle Sipoonkorven ja Rörstrandin vanhan metsän väliselle viheryhteydelle. Vaikka toimivampi varsinainen metsäinen viheryhteys kulkee maakuntakaavaan merkittyä lännenpänä Talman alueella (tunneloitavalla osuudelle), pitää hirvieläinten ja muiden nisäkkäiden kulkuyhteyksistä huolehtia myös maakuntakaavan yhteyden alueella.

Keravan ja Nikkilän välillä eteläinen linjaus (Ve N) ei kulkisi läheltä luonnonsuojelualueita, mutta se kulkisi kolmen pohjavesialueen ali tai halki. Tunnelin rakentaminen pohjavesialueelle vaatii tarkkaa vaikutusten arviointia. Pohjoiset linjaukset (Ve KE ja Ve KP) kulkisivat Degerbergin luonnonsuojelualueen ohi todennäköisesti tunnelissa ja nousisivat tunnelista Kalkbergetin kallioalueen ja Skogsbackan luonnonsuojelualueen välittömässä läheisyydessä. Kalkberget on valtakunnallisesti arvokas kallioalue, jonka vanhat kalkkivilouhokset ovat kiinteitä

Erityisen haastavalta vaikuttaa Porvoon keskustan alittaminen linjausvaihtoehdossa Ve VP. Keskustan ja Vanhan Porvoon alueella on huomattava määrä herkästi häiriintyviä kohteita. Kouluja ja päiväkoteja on Porvoon keskustassa yli kymmenen 0-770 m päässä suunnitellusta tunnelista. Tunnelin teko kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Vanhan Porvoon ali aiheuttaa riskejä. On varmistettava ettei arkeologisia kohteita tuhoudu ja räjäytyksistä ym. töistä aiheutuva värinä ei aiheuta ongelmia vanhojen talojen rakenteille. Tunnelin vaatimien maanpäällisten rakenteiden

osalta ks. edellä Keravan kohdalla lausutt. Porvoon keskustassa sijaitsevan aseman saavutettavuus keskustan ulkopuolelta saapuville matkustajille olisi autoilla ja julkisilla myös huono, eikä liityntäpysäköinnin järjestämiseen olisi riittävästi tilaa.

Tarkasteluun sisältyvä "vaihtoehto 0+" olisi tarpeen laajentaa ja arvioida mahdollisuudet saavuttaa osa ratahankkeella tavoiteltavista hyödyistä muilla keinoilla (mutta huomattavasti pienemmillä kustannuksilla ja haitoilla), kuten nykyisen rataverkon parantamisella ja Porvoon sinänsä hyvin toimivien busseihin perustuvien joukkoliikenneyhteyksien kehittämisellä.

YVA:n aikataulu

YVA-menettelyn tarkoituksena on turvata ympäristön kannalta paras lopputulos sekä vähentää tai kokonaan estää hankkeen haitalliset ympäristövaikutukset. Jo tästä syystä ympäristövaikutusten arvioinnille sekä siihen tärkeänä osana kuuluvalla osallistumisella on varattava riittävästi aikaa. Nyt kiireinen aikataulu kuitenkin uhkaa YVA-lain tavoitteiden ja asianmukaisen osallistumisen toteutumista.

Luontoselvitysten osalta YVA-ohjelmassa esitetty aikataulu on liian kireä. YVA-selostuksen arvioidaan valmistuvan jo syys-lokakuun vaihteessa 2025. Näin tiukka aikataulu ei mahdollista kaikkien olennaisten lajiryhmien luotettavaa selvittämistä maastokaudella 2025. Aikataulua on säädettävä siten, että myös sienilajiston syksyyn painottuva esiintymiskausi on mahdollista huomioida selvityksissä.

Kiirehtimiseen ei ole todellista tarvetta tai syytä, koska hankkeella ei vielä esimerkiksi ole alustaviakaan rahoituspäätöksiä. On ilmeistä, että kaikki hankevaihtoehdot aiheuttavat suuret negatiiviset vaikutukset vaikutusalueiden arvokkaille luontokohteille ja ekologisille yhteyksille. Riittävän ajan varaaminen kunnolliseen ympäristövaikutusten arviointiin säästää usein aikaa, vaivaa ja kustannuksia myöhemmässä suunnittelussa ja päätöksenteossa.

Luontoselvityksistä

Hankkeen luontovaikutusten arvioinnin näkökulmasta vain lailla ja EU:n luontodirektiivillä suojeltuihin lajeihin ja luontotyypppeihin rajautuva lähestymistapa ei ole riittävän kattava varsinkaan metsävaltaisilla alueilla. Niiden merkittävät luontoarvot ovat useimmiten pääosin muita kuin direktiivilajien lisääntymis- tai levähdyspaikkoja tai elinympäristöjä. Näin suppea näkökulma ei vastaa myöskään YVA-lain vaatimuksia.

Arvioinnissa onkin syytä korostaa luontoalueiden maakunnallisen tai valtakunnallisen arvon tunnistamista, tunnustamista ja huomioon ottamista, olkoon niiden tämänhetkinen suojelustatus tällä hetkellä mikä tahansa. Jotta tällaisia vaikutusarviointeja pystytään ylipäänsä tekemään, tulee myös luontotietopohjan olla luontotyyppitasolla riittävä asiallisen arvottamisen suorittamiseen.

Kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksissä on huomioitava lailla suojeltujen elinympäristöjen lisäksi myös alueiden puuston luonnontilaisuuteen tai lahoppuustoisuuteen liittyvät arvot (ns. METSO-arvot) tavalla, joka mahdollistaa mm. kohteiden mahdollisen maakunnallisen merkittävyyden arvioinnin. Uhanalaisten luontotyyppien esiintyminen ja hankkeen vaikutukset niiden laatuun ja määrään on selvitettävä.

Hankkeen vaikutusalueen luonnontilaisen kaltaisten, lahoppuustoisten, tai muuten arvokkaiden metsien osalta on tarpeen toteuttaa lisäselvitykset (METSO-selvitys, kääpäselvitys, jäkäläselvitys), joiden avulla vähintään paikallisesti erityisen arvokkaat, maakunnallisesti arvokkaat sekä mahdolliset valtakunnallisesti arvokkaat kohteet luotettavasti tunnistetaan ja saadan osaksi vaikutusarviointeja.

Arvokkaiden kohteiden ja uhanalaisten luontotyyppien esiintyminen on esitettävä YVA-selostuksen liitekartoilla.

Erityisen tärkeää hankkeessa on selvittää kattavasti ne radan vaikutusalueet, joilta aikaisempaa luontoselvitystietoa ei ole käytettävissä.

Suojelualueverkosto ja muut huomioitavat kohteet

Huomioitavien kohteiden listaan on lisättävä Uudenmaan liiton Uusimaa 2050-kaavaehdotuksen valmistelussa vähintään maakunnallisesti arvokkaiksi toteamat luontoalueet ja arvioitava hankkeen vaikutukset niihin (Uusimaa-kaava 2050 – Luontoselvityskohteiden maakunnallinen arvo - Koosteraportti (Uudenmaan liiton julkaisuja E 217-2019)).

On hyvä, että YVA-ohjelmassa on jollakin tavalla tunnistettu merkittävänä luontoalueena valtion omistama Lapinjärven tutkimusmetsä. Kyseinen metsäalue on yksi koko hankealueen laajimpia säilyneitä vanhemman metsän yhtenäisiä kokonaisuuksia, jonka metsälinnusto (maakunnallisesti tärkeä lintualue, MAALI) ja lahoittajasienilajisto ovat dokumentoidusti poikkeuksellisen monipuolisia. Alueella esiintyy myös liito-oravaa. Reittivaihtoehdot LP ja M kulkisivat metsäalueen halki sen pohjoisosassa. Alueelle on kohdennettava kattavat metsäisten elinympäristöjen luontotyyppi- ja lajistokartoitukset.

Natura-alueiden, luonnonsuojelualueiden ja muiden huomionarvoisten luontoalueiden osalta on arvioitava niihin suoraan kohdistuvien vaikutusten lisäksi myös heikentyvien ekologisten yhteyksien välilliset vaikutukset kohteiden ja niiden lajiston tilaan.

Esimerkkejä merkittävistä luontokohteista:

Alle yhden kilometrin etäisyydellä ratalinjauksista sijaitsee kolme Natura 2000 -aluetta (Sipoonjoen Natura 2000 -alue, Porvoonjoen suisto – Stensbölen Natura 2000 -alue ja Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehtojen Natura 2000 -alue.) Ratahanke vaikuttaa ekologisten yhteyksien heikentymisen myötä myös Sipoonkorven kansallispuiston Natura-alueeseen. Natura-alueiden suojelun perusteena olevien luontoarvojen heikentäminen myös alueen ulkopuolelle kohdistuvilla toimilla on lailla kielletty.

- Lapinjärven tutkimusmetsän Ilveskallion maakunnallisesti tärkeä lintualue sekä arvokas metsäalue (Ve M ja Ve LP kulkee osin alueen yli)
- Lapinjärven peltojen maakunnallisesti tärkeä lintualue (Ve LE kulkee alueen yli)
- Venjärven alueella on useita yksityisiä metsien luonnonsuojelualueita (Ve K, Ve P, Ve M, Ve LE) ja itse järvi (tunneli ali Ve M, Ve LP, Ve LE)
- Karijärven virkistysalue (Ve VP tunnelissa kulkee alueen ali), alueella ollaan suojelemassa osa metsäalueesta seurakunnan toimesta
- Myllyjärven retkeilyalue (Ve M)
- pohjavesialueet Sipoo-Porvoo välillä (Ve N) (pohjaveden pilaamiskielto on ehdoton, varmistettava ettei rakentamisesta aiheudu haittoja)
- vesistöjen ylitykset ja alitukset, esim. Sipoonjoen ylitys ja Porvoonjoen ja Mustijoen alitukset tunnelissa (varmistettava ettei rakennustoista aiheudu haittoja vesistöille)

Esimerkkejä arvokkaista maisema-alueista ja rakennetuista kulttuuriympäristöistä:

- Mustijokilaakso, Porvoonjokilaakson viljelymaisema, Elimäen viljelymaisema, Pernajanlahden ja Koskenkylänjoen kulttuurimaisemat, Yli- ja Ali-Vekkoski (Ve AK, Ve SP, Ve SE), Kreivilä (Ve LP)
- Sipoo-Porvoo alueella linjaus Ve N kulkee useiden arkeologisten kohteiden kohdalta

Ekologinen verkosto

On selvää, että ratayhteyden rakentaminen laajojen metsäalueiden poikki tulee katkaisemaan ekologisia yhteyksiä. Ekologiset yhteydet puolestaan ovat elinehto ja edellytys lajien

monimuotoisuudelle ja säilymiselle. Ratakäytävä muodostaa aitoineen konkreettisen esteen eliöiden liikkumiselle sekä alueiden välisille yhteyksille.

YVA:ssa on arvioitava ekologisten yhteyksien nykytila ja hankkeen vaikutukset siihen. Maakuntakaavan ja yleiskaavojen ekologiset yhteydet on otettava huomioon, mutta tieto niiden nykytilasta ja toimivuudesta on selvitettävä. Tämä vaatii uusia maasto- ja lajiselvityksiä, joille varataan riittävä aikataulu maastokausien puitteissa.

Sipoon ja Porvoon rajalla sijaitsevan maakuntakaavan ekologisen yhteyden (Savijärvi-Hinthaara) säilyminen on varmistettava. Kriittinen ainoa jäljellä oleva yhteys Sipoonkorvesta itään on uhattuna useiden eri hankkeiden kasautuessa samalle alueelle (mm. Anttilan sähköasema, useita sekä olemassaolevia että suunnitteilla olevia voimalinjoja, louhoshankkeita, datakeskus, työpaikka-alueiden kaavoitus jne.). Alueella säilyneet vielä toimivat ekologiset yhteydet vaativat tarkempaa selvittämistä ja huomioimista hankkeessa.

Kaikki hankevaihtoehdot risteävät väistämättä useiden maakuntakaavaan merkittyjen ja muuten merkittävien ekologisten yhteyksien kanssa. YVA:ssa on esitettävä toimenpiteet yhteyksille aiheutuvien haittojen lieventämiseksi.

Vesilain suojelemat vesiluontotyypit

Vesilain 2:n luvun 11 §:n mukaan luonnontilaisen enintään kymmenen hehtaarin suuruisen fladan, kluuvijärven tai lähteen taikka muualla kuin Lapin maakunnassa sijaitsevan noron tai enintään yhden hehtaarin suuruisen lammen tai järven luonnontilan vaarantaminen on kielletty. Lupaviranomainen voi yksittäistapauksessa hakemuksesta myöntää poikkeuksen 1 momentin kiellosta, jos momentissa mainittujen vesiluontotyyppien **suojelutavoitteet eivät huomattavasti vaarannu**.

YVA:ssa on arvioitava tarve vesilain 11 §:n mukaisten suojeltujen vesiluontotyyppien tuhoamiseen tai heikentämiseen tarvittavista poikkeusluvista. Jos ja kun suojeltuja vesiluontotyypppejä osuu ratalinjaukselle, tarvitaan poikkeuslupien hakemiseksi paljon radan vaikutusalueetta laajemmat selvitykset kyseisten vesiluontotyyppien tilasta alueella

Lähtökohtaisesti vesilain suojelemien vesiluontotyyppien luonnontilan vaarantaminen on kielletty ja oletusarvo on, että kohde on rajattava muuttavan maankäytön ulkopuolelle. Poikkeus vaarantamiskiellosta on mahdollista myöntää vain siinä tapauksessa, että on mahdollista riittävällä varmuudella osoittaa, ettei kohteen heikentäminen huomattavasti vaaranna kyseisen vesiluontotyypin suojelutavoitteita.

Jotta olisi mahdollista arvioida poikkeamisluvan edellyttämää suojelutavoitteiden vaarantumista tai sen välttämistä, on hakijan pystyttävä esittämään riittävät selvitykset asiaan vaikuttavista seikoista. Näitä selvitettäviä asioita ovat ainakin kyseisen kohteen biologiset ja hydrologiset ominaisuudet riittävällä tarkkuudella sekä edellä mainittujen ominaisuuksien osalta vastaavien vesiluontotyyppien lukumäärä alueellisesti. Lisäksi olisi selvitystiedon nojalla pystyttävä arvioimaan näiden ominaisuuksiltaan vastaavien vesiluontotyyppien määrän ja laadun kehitys, jotta olisi mahdollista arvioida niiden alueellinen nykyinen suojelutaso ja hakemuksen kohteena olevan vaarantamiskiellosta poikkeamisen merkitys suhteessa lain tarkoittamiin vesiluontotyyppien suojelutavoitteisiin. Tarkastelualueen laajuutta ei ole laissa määriteltä, mutta vähimmäistasona voitaneen pitää kuntaa.

Poikkeamislupaa varten olisi selvitysten perusteella pystyttävä arvioimaan hydrologisten ominaisuuksien lisäksi ekologiaaltaan ja kasvillisuudeltaan toisiaan vastaavien vesiluontotyyppien esiintymistä hankealueen sisällä ja alueen ulkopuolella sekä arvioitava näiden luonnonsuojelullista arvoa. Vasta näiden riittävän kattavien selvitysten perusteella olisi mahdollista arvioida ylittykö vesilaissa tarkoitettu suojelutavoitteiden huomattavan vaarantumisen kynnys. Aikaisemman oikeuskäytännön perusteella vesilain tarkoittamaa luontotyyppien suojelutavoitteiden tarkastelua ei voida tehdä vain yleisellä tasolla, vaan on huomioitava eri kohteiden ominaisuudet ja niiden vastaavuus. Esimerkiksi lähteiköt ovat luontotyyppien uhanalaisuusarvioinnissa käytetty luokka, joka pitää sisällään suuren joukon ominaisuuksiltaan toisistaan poikkeavia "alatyyppejä". Poikkeusluvan myöntäminen edellyttää riittävää selvitystietoa näiden tarkempien ominaisuuksien suhteen toisiaan vastaavien kohteiden tasolla.

Vesilain suojelemien vesiluontotyyppien vaarantamiskiellosta poikkeaminen on siis korkean kynnyksen takana ja tarvittavien riittävän kattavien selvitystietojen hankkiminen on vaikeaa. YVA:ssa on syytä selvittää ensisijaisesti toimenpiteet, joilla vesiluontotyyppien vaarantamista ei aiheudu eikä poikkeuslupia tarvita.

Ilmastovaikutukset

Hankkeen haitalliset ilmastovaikutukset olisivat ilmastonmuutoksen torjunnan kannalta kriittisen tärkeinä lähivuosikymmeninä merkittävät. Radan rakentamistöiden, tarvittavien materiaalien valmistuksen ja menetettävien luonnon hiilivarastojen ja -nielujen määrät on arvioitava realistisesti ja kattavasti. Mikäli YVA:ssa esitetään päästövaikutusten pienentämistä uusilla vähäpäästöisemmällä rakennusmateriaaleilla ja tekniikoilla, näiden on oltava toteutuskelpoisia ja niiden vaikutukset ratahankkeen kustannusarvioon on arvioitava.

Ennustettaessa hankkeen tuottamia ilmastohyötyjä liikenteen päästöjen vähenemisen kautta, on arvioinnissa huomioitava meneillään oleva kumipyöräliikenteen sähköistyminen ja päästöjen odotettavissa oleva pieneneminen.

Päästövaikutusten aikajänne on arvioitava suhteessa Suomen ilmastopoliittisiin tavoitteisiin.

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Hankkeen ekologinen selkäreppu on hyvin raskas. Hankkeessa joudutaan käyttämään paitsi suuri määrä kiviaineksia, myös suuri määrä metalleja ja betonia. Näiden uusiutumattomien luonnonvarojen ja materiaalien määrä tulee arvioida ja esittää yhtä vakavasti kuin hankkeen ilmastovaikutukset (joissa rakentamisen tuottamilla negatiivisilla ilmastovaikutuksilla on merkittävä osa).

Tarvittavien maa-ainesten ja muiden materiaalien tuotannosta ja ylimääräisten maa-ainesten läjittämisestä aiheutuvat haitat on myös arvioitava kattavasti. Materiaalikulutuksen ja -tarpeen osalta on huomioitava myös yhteisvaikutukset muiden suurten samanaikaisesti suunniteltavien hankkeiden kanssa - esimerkkinä muiden ratahankkeiden aiheuttama valtava kysynnän kasvu tiukat laatuvaatimukset täyttävälle ratasepelille. Ylijäämämaiden läjittämiseen tarvittavat alueet on kartoitettava osana YVA:aa ja esitettävä arviot näihin tarvittavista ympäristöluvista.

Ekologinen kompensatio

Ratahankkeesta väistämättä aiheutuu luontokatoa kiihdyttäviä haittoja, joiden kokonaan välttäminen ei hankkeen toteutuessa ole mahdollista hyvälläkään suunnittelulla. Siksi YVA:ssa olisi perusteltua selvittää mahdollisuuksia luonnonsuojelulain mukaiseen vapaaehtoiseen ekologiseen kompensatioon, jonka avulla hankkeen haitallista kokonaisvaikutusta luonnolle voitaisiin lieventää.

Yhteystiedot:



Helsingissä 22.12.2024,

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry



Lähtettä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 21.29
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Mielipide koskien itärata hanketta - viite UUDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Mielipide koskien itaratahanketta / Viite - UUDELY/17031/2023

Itärata-hanke on herättänyt keskustelua, ja mielestäni sen kalleus suhteessa potentiaaliin hyötyihin ansaitsee kriittisen tarkastelun. Hankkeen taloudellisia vaikutuksia on arvioitu ennen koronapandemiaa, jolloin etätyöskentely ei ollut yhtä yleistä kuin nykyään. Tämä muutos työskentelykulttuurissa saattaa vähentää merkittävästi junamatkustamisen tarvetta, sillä yhä useampi henkilö ja yritys on huomannut etätyön tehokkuuden ja edut. Tästä johtuen hankkeen taloudelliset laskelmat saattavat olla vanhentuneita ja ylioptimistisia.

Toinen seikka, joka vaikuttaa Itärata-hankkeen tarpeellisuuteen, on Ukrainan sodan aiheuttama liikenteen väheneminen itärajan yli. Kun liikenne Venäjän suuntaan on käytännössä pysähtynyt, on tämäkin muutos vaikuttaa hankkeen järkevyyteen ja sen kannattavuuteen pitkällä aikavälillä.

Ympäristöhaittojen osalta Itärata-hanke toisi mukanaan merkittäviä negatiivisia vaikutuksia luontoon. Radan rakentaminen kulkisi monen ihmisen kotien, metsien ja peltojen läpi, tuoden mukanaan valtavia muutoksia maisemaan. Osa maisemasta on myös kulttuurillisesti rikasta. Moni menettäisi kotinsa, ja asuinalueiden kiinteistöjen arvot laskisivat merkittävästi. Tämä ei ole pelkästään taloudellinen ongelma, vaan myös inhimillinen, sillä se aiheuttaa suurta stressiä ja epävarmuutta ihmisille, jotka menettävät kotinsa tai ympäristöjensä rauhan ja turvallisuuden. Pelkästään hankkeen kaavoittaminen asettaa kiinteistöjen omistajat erikoiseen limboon. Omaan kiinteistöön ei kannata sijoittaa, mutta sitä ei voi myöskään myydä. Myös uusien rakennusten rakentaminen joutuu jäihin. Tämä on merkittävä inhimillinen tragedia joka vaikuttaa myös alueellisen kehityksen dynamiikkaan ja ihmisten elämänlaatuun pitkäaikaisesti.

Yhteenvetona Itärata-hanke vaikuttaa olevan liian kallis suhteessa sen hyödynnettävyyteen ja taloudelliseen vaikutukseen, varsinkin kun otetaan huomioon viimeaikaiset muutokset etätyöskentelyssä ja liikenteen vähenemisessä itärajan yli. Hankkeen todelliset hyödyt vaikuttavat vähäisiltä ja kohdistuvat suhteellisen pieneen väestön osaan ja näin tiukassa taloudellisessa tilassa ja epävakassa geopoliittisessa tilanteessa resurssit olisivat järkevämpi kohdistaa olemassa olevan infrastruktuurin kehittämiseen. Lisäksi ympäristöhaitat ja negatiiviset vaikutukset asukkaiden koteihin ja elinympäristöihin tekevät hankkeesta kyseenalaisen. On syytä muistaa että perustuslaki takaa omaisuuden turvan, ja vaikka laissa mainitaan mahdollisuus lunastuksiin, itäratahankkeen kaavoitus saattaa asettaa monet ihmiset tilanteeseen jossa heidän omaisuuden käyttöään rajoitetaan, tai jossa omaisuuden arvo laskee vaikka hanke itsesään ei ole edes alkanut. Tästä voisi seurata monille kymmenien vuosien epäselvä ja epävarma tilanne joka on omiaan aiheuttamaan stressiä ja turvattomuutta. Näistä syistä katson, että hanke ei ole totettamiskelpoinen.

Terveisin,
[redacted]

PALAUTE 22.11.2024

Mörskom södra jaktförening r.f.
3026721-6



Yhteyshenkilö:



**Asia: Mörskom södra jaktförening r.f. palaute koskien itäradan YVA-ohjelmaa
UUDELY/17031/2023**

Mörskom södra jaktförening r.f. on Myrskylän Hyövinkylässä ja Jaakkolassa toimiva metsästysseura. Metsästysseuran toimialuetta koskevat erityisesti Venjärven ja Korian välisen osuuden vaihtoehtolinjaukset Myrskylä (M) ja Lapinjärvi pohjoinen (LP).

YVA-ohjelmaa koskevat huomiot:

Väestö, ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

- Mörskom södra jaktförening r.f. metsästysseuran jäsenet ovat pääsääntöisesti alueella asuvia tai alueella maata omistavia yksityishenkilöitä. Maaseudun asukkaille liikkuminen ja liikkumiseen käytettävien väylien tarkoituksenmukaisuus on elinehto. On tärkeää, että erityisesti maaseudun asukkaiden liikkumiseen liittyvät tarpeet huomioidaan ratalinjausten vaikutusten arvioinnissa. Lisäksi alueet, joilla on vain vähäistä melusaastetta, tulisi pyrkiä pitämään meluttomana myös tulevaisuudessa. Melusaasteen vaikutuksia viihtyvyyteen ja ihmisten terveyteen tulisi arvioida myös melusaasteen muutoksen perusteella. Meluttomuus tulisi nähdä arvokkaana ja säilytettävänä piirteenä.

Maaperä, vesi, ilma, ilmasto, kasvillisuus, eliöt ja luonnon monimuotoisuus

- Uusien, maisemarakennetta pilkkovien ja eläinten kulkua merkittävästi muuttavien tai estävien rakenteiden toteuttamisen vaikutuksia tulisi harkita erityisen tarkasti. Itä-uudellamaalla riistan ja muiden eläinten liikehdintää rajoittavat jo merkittävästi valtatie 6 ja 7. Valtateistä erillinen ratalinjaus aiheuttaisi lisäksi vielä yhden esteen eliöiden liikkumiselle erityisesti etelä-pohjoissuunnassa, mikä osaltaan voi vaikuttaa mm. luonnon monimuotoisuuden heikkenemiseen alueella.

Yhdyskuntarakenne, aineellinen omaisuus, maisema, kaupunkikuva ja kulttuuriperintö

- Ehdotetut ratalinjaukset haittaisivat merkittävästi perinteistä hirven metsästystä alueella. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulisi huomioida eri ehdotusten vaikutukset suurriistan metsästyksen järjestämiselle. Esimerkiksi hirvet aiheuttavat vaaratilanteita liikenteessä ja niiden kannan säateleminen on yhteiskunnan etu. Perinteinen metsästys itsessään on myös paikallista yhteisöllisyyttä vahvistavaa toimintaa sekä suomalaisen kulttuuriperimän vaalimista.

Nylands NTM-central
Registraturen
PB 36
00521 Helsingfors

Malmgård 22.11.2024

Ref. UUELY/1703/2023

Utlåtande om den planerade s.k. Östbanan från Vanda via Borgå till Kouvola. Vårt utlåtande gäller sträckan genom Malmgård by i Pernå, Lovisa och dess närliggande områden.

Vi motsätter oss ovan nämnda projekt pga av att det inte ger oss eller bygden någon fördel. Genom vårt område har presenterats tre olika dragningar (veM, veLP och veLE), som på ett beklagansvärt sätt klyver vår bygd och eliminerar flera byar utan att få något i stället. Argumentet att en station i Forsby inte lönar sig kan vi inte acceptera. Detta är en kortfristig ståndpunkt. Det är väl ändå fråga om ett projekt som skall sträcka sig långt i framtiden vilket bör tas hänsyn till i planeringen.

Några specifika kommentarer:

Sträckan veLP (den mellersta dragningen på Malmgård) skär väldigt många mindre fastigheter i bl.a. Rikeby och Veckarby och ett stort antal människor blir berörda. Dessutom skär denna sträckning sandåsen norr om landsväg nr 167 invid Malmgård. Sandåsen är på ett grundvattenområde, i vilket bl.a. [REDACTED] tar sitt vatten för [REDACTED] verksamhet, för [REDACTED], djur mm. Det är fråga om första klassens källvatten som berörs.

Alldeles invid denna sträckning ligger Djupgölen, omedelbart norr om väg 167 mitt emot Blomdal. Djupgölens damm, kärr och skogsområde är värdefullt ur natursynpunkt. Detta har redan tidigare konstaterats av Nylands NTM-central. Vi motsätter oss bestämt att bandragningen sträcker sig till dammen och dess omgivningar. Vi kräver att Djupgölens naturvärden utreds noggrant i MKB-beskrivningen.

Högaktningsfullt,

Undertecknad:



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

YVA-LAUSUNTO
22.11.2024

Tarkastellut vaihtoehdot Venjärvi-Koria-osuudella

Verkkosivustolla <https://www.itarata.fi/> esitetyt karttakuvat sisältävät kolme vaihtoehtoa rataosuudelle Venjärven (Porvoon itäosa) ja Korian (Kouvola) välillä: Myrskylä (M), Lapinjärvi pohjoinen (LP) ja Lapinjärvi etelä (LE).

Kun tarkastellaan näitä kolmea vaihtoehtoa (LE, LP ja M) tarkemmin, päätöksentekoon vaikuttavien parametrien näkökulmasta jotka perustuvat rautatielakiin, voidaan todeta, että eri vaihtoehtojen välillä on merkittäviä eroja:

Rakennettu kulttuuriympäristö, jolla on valtakunnallista merkitystä

Rautatie, joka kulkee näiden alueiden kautta, voi vaikuttaa negatiivisesti kulttuuriperintöön ja historiallisiin kohteisiin.

- M ja LE ylittävät useita näistä kulttuuriperintöalueista, erityisesti kartan keskiosissa ja eteläosissa.

Lintujen ja kallioiden suojelualueet

Tärkeitä luonnon monimuotoisuuden kannalta. Näillä alueilla rautatie voi vaikuttaa ekologisesti.

- M ja LE kulkevat joidenkin näiden alueiden läpi, erityisesti kartan pohjois- ja länsiosissa.

Pohjavesialueet

Herkkiä suurille infrastruktuurihankkeille, jotka voivat vaikuttaa veden laatuun ja hydrologiaan.

- Kaikki kolme vaihtoehtoa näyttävät kulkevan pohjavesialueiden läpi tai niiden läheisyydessä, mutta LP näyttää rajoittuvan vähemmän tärkeimpiin pohjavesimuodostuma-alueisiin.

Natura 2000 -alueet ja luonnonsuojelualueet

Tärkeitä luonnonsuojelun ja biologisen monimuotoisuuden kannalta.

- LE ja LP eivät eroa merkittävästi toisistaan, mutta M näyttää olevan etäämmällä Natura 2000 -alueista ja luonnonsuojelumerkinnöistä.

Kansallisesti arvokkaat maisema-alueet (kartalla vaaleanpunaiset merkinnät)

Esteettisesti ja ekologisesti arvokkaita säilyttää.

- LE kulkee useampien näiden alueiden läpi verrattuna muihin vaihtoehtoihin.

Rakennukset

LE kulkee eniten rakennusten yli tai läpi:

- LE: 147 rakennusta
- LP: 57 rakennusta
- M: 62 rakennusta

Ympäristövaikutusten arvioinnin tarkoitus on "löytää vaihtoehto, joka aiheuttaa mahdollisimman vähän kielteisiä ympäristövaikutuksia" (Ympäristöhallinnon verkkopalvelu 18.11.2024, [Ympäristövaikutusten arviointimenettely](#) (YVA)), mikä on myös erityisesti painotettu Itärata-hankkeessa (Itäradan asukastilaisuus 29.10.2024, Koskenkylä).

Nojaten yllämainittuihin havaintoihin, jotka perustuvat verkkosivustolla <https://www.itarata.fi/> esitettyyn materiaaliin, lausuntomme kuuluu:

- LE on vaihtoehto, joka aiheuttaa **eniten** haittaa ympäristölle ja yhteiskunnalle. Ei voida pitää perusteltuna edetä tämän vaihtoehdon kanssa, sillä se ei täytä periaatetta aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa mahdollisimman harvalle asukkaalle. Päätös edetä LE-vaihtoehdon kanssa olisi todennäköisesti ristiriidassa voimassa olevan lainsäädännön kanssa, koska on olemassa vaihtoehtoja jotka kiistatta aiheuttavat vähemmän haittaa sekä ympäristölle että yhteiskunnalle.
- LP on vaihtoehto, joka aiheuttaa **vähiten** haittaa ympäristölle ja yhteiskunnalle karttatietojen perusteella. Se välttää enemmän suojelualueita, mukaan lukien Natura 2000- ja luonnonsuojelualueet, ja näyttää vaikuttavan vähemmän pohjavesimuodostuma-alueisiin ja kulttuuriperintöön verrattuna muihin vaihtoehtoihin.
- M-vaihtoehto on myös selvästi vähemmän haitallinen kuin LE, vaikka pienemmässä määrin kuin LP. Yksi M-vaihtoehdon eduista näyttää olevan, että reitti välttää asutusta pidemmän matkan osalta kuin muut vaihtoehdot.



NTM-centralen
PB 36
00521 Helsingfors
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

UTLÅTANDE MKB
22.11.2024

Granskat avsnitt Venjärvi-Koria

Kartbilderna som lagts fram via <https://www.itarata.fi/> har tre alternativ för bansträckningen mellan Venjärvi i östra Borgå och Koria i Kouvola; Mörskom (M), Lappträsk norra (LN) och Lappträsk södra (LS).

Då man granskar de tre alternativen (LS, LN och M) närmare och utgår ifrån de parametrar som Itärata Oy har framlagt som centrala för beslutprocessen, och som baserar sig på järnvägslagen, kan man konstatera att det finns stora skillnader mellan dom olika alternativen:

Byggd kulturmiljö av riksintresse

Tågbanan som passerar genom dessa områden kan ha en negativ inverkan på kulturarv och historiskt viktiga platser.

- M och ve LS korsar flera av dessa kulturarvsområden, särskilt i de centrala och södra delarna av kartan.

Fågelområden och bergsområden

Viktiga för biodiversitet. Dessa områden visar var tågbanan kan ha en ekologisk påverkan.

- M och LS passerar genom några av dessa områden, särskilt i de norra och västra delarna.

Grundvattenområden

Känsliga för stora infrastrukturprojekt som kan påverka vattenresurserna och hydrologin.

- Alla tre alternativen ser ut att passera genom eller i närheten av grundvattenområden, men ve LN ser ut att ha mindre överlapp med de viktigaste grundvattenbildningsområdena.

Natura 2000-områden och naturskyddsområden

Viktiga för naturskydd och biologisk mångfald.

- Inga signifikanta skillnader mellan de LS och LP, emedan M verkar vara på längre avstånd ifrån naturskyddsmärkta samt Natura 2000-områden.

Nationellt värdefulla landskapsområden (rosa markerade områden)

Estetiskt och ekologiskt viktiga att bevara.

- LS passerar genom fler av dessa områden jämfört med de andra alternativen.

Byggnader

LS passerar över/genom flest byggnader:

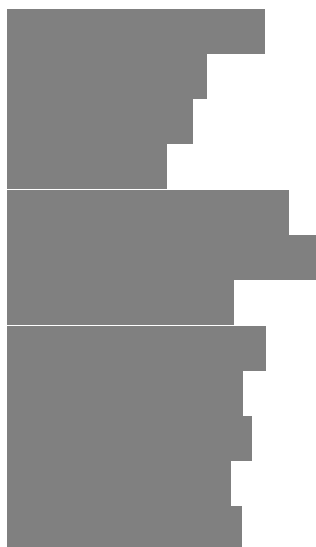
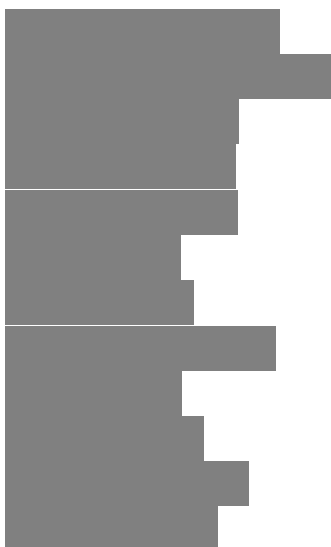
- LS 147 byggnader
- LN 57 byggnader
- M 62 byggnader

Miljökonsekvensbedömningens syfte är att “finna ett alternativ med så små negativa miljökonsekvenser som möjligt” (Miljöförvaltningens webbtjänst 18.11.2024

[Förfarandet för miljökonsekvensbedömning av projekt \(MKB\)](#)), vilket också har särskilt betonats inom Östbaneprojektet (Östbanans informationstillfälle för invånarna 29.10.2024 Forsby).

Med stöd av ovanmända observationer som är direkt härledda ifrån det framförda datamaterial från <https://www.itarata.fi/>, lyder vårt utlåtande:

- Alternativet som orsakar mest skada på miljö och samhälle är LS. Det kan inte anses motiverat att gå vidare med det alternativet, eftersom man då inte uppfyller principen om att orsaka så lite skada som möjligt åt så få invånare som möjligt. Ett beslut att gå vidare med LS-dragningen står sannolikt i strid med befintlig lagstiftning, i och med att det finns alternativ som obestriddligen orsakar mindre skada för såväl miljö och samhälle.
- LN är i sin tur det alternativ som orsakar minst skada på miljö och samhälle baserat på kartan. Det undviker fler skyddade områden, inklusive Natura 2000- och naturskyddsområden, och verkar ha mindre inverkan på grundvattenbildningsområden och kulturarv jämfört med de andra alternativen.
- Alternativ M är också klart mindre skadligt än LS, om än dock till mindre grad än LN. En fördel med alternativet M ter sig vara att dragningen undviker bosättning under längre sträcka än de övriga alternativen.



Lähettilä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 21.40
Vastanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UDELY/17031/2023

Luokat: [REDACTED]

Hei,

Pitkään pyöritelin, laitanko viestiä vai en, mutta tässä sitä ollaan. Olen kasvanut Sipoon Herralassa, onnellisessa perheessä maalla.

Lapsena monet luonnon eläimet kuuluivat arkisiin asioihin, ja minulle on ollut yllätys oppia että esim. lepakot ja sudenkorennot ovat harvinaisia, koska niitä näkyy edelleen vanhempieni pihalla Herralassa.

Alueella on paljon ketun pesiä, ilveksen ja pöllön äänet ovat ihan normaalia iltakonserttia kun olen vanhemmilla yötä, karhu on tallustanut pihan edestä läpikulkumatalla ja villisikalaumaan olen myös törmännyt siellä.

Olen myös pitkään jo suunnitellut että ostaisin maata vanhempieni läheltä / naapurista, niin että voisin tulevaisuudessa antaa omille lapsilleni yhtä upean lapsuuden kuin itse sain.

Tämän hankkeen myötä koko se upea luonto ja eläinkunta häviää. Ennen kun muutin omilleni, luulin että kaikkialla "maalla" on samanlaista, mutta eihän se niin ollut. Herralassa on metsää jossa mahtuu liikkumaan ja jossa näkee upeita luonnon eläimiä, kesäöisin voi bongata lepakoita, on ravintoa tuottavia tai kukkivia peltoja, jotka houkuttelevat vaikka mitä upeita olentoja. Onnellisia hevosia on kylä täynnä, niillä on suuret laidunmaat jossa elää lajityypillistä elämää - ja se on tänä päivänä harvinaisuus. Luulin myös ennen että kaikissa metsissä on suokasveja ja kosteikkoja, sekä kirkasta virtaavaa vettä, mutta sekin oli harhaluulo.

Molemmat eteläiset ratavaihtoehdot jyräisivät harvinaista luontoa - luontoa joka voittaa Etelä-Sipoon ranta-alueet mennen tullen. Tämän hankkeen myötä rikotaan kahden tai kolmen sukupolven sydämet, mutta tulevilta sukupolvilta viedään paljon enemmän. Herralassa lapset ovat aina saaneet luonnonläheisen kasvatuksen ja he ovat oppineet kunnioittamaan luontoa ja kaikkia siellä eläviä olentoja. Koen olevani etuoikeutettu, kun sain kasvaa kylässä jossa tämä kaikki oli, ja jossa kaikki asukkaat jakavat samoja arvoja luonnon suhteen.

Tässä jää varmasti paljon kertomattakin, mutta halusin sanoa edes jotakin. Mieli on raskas, jos minä tai kukaan muukaan ei saa kasvattaa lapsiaan näin eläinrikkaan ja upean luonnon keskellä enää. En ymmärrä miksi ei voida kunnostaa ja hyödyntää olemassa olevia junaratoja? Kun ihmiset muuttavat Sipooseen, he tekevät niin koska haluavat lähelle luontoa. Jos itärataa käytetään tavarankuljetukseen, niin nopeudet laskevat huimasti, jolloin uskon että olemassa olevia ratoja pystyisi hyödyntämään. Mietin myös, miksi rataa ei vedetä kokonaan eteläisempää reittiä? Eikö suora yhteys H:ki - Porvoo olisi paljon nopeampi kuin H:ki-Kerava-Porvoo?

Ystävällisin terveisin,

[REDACTED]

Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 21.45
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Mielipide UUDELY/17031/2023

Luokat: [REDACTED]

Hei,

haluan ilmaista vastustukseni Itärata-hankkeelle (UUDELY/17031/2023) ja erityisesti niille linjausvaihtoehdoille, jotka kulkevat Sipoossa Linnanpellon kylän läpi.

Linnanpelto on vireä kyläyhteisö, jossa autetaan toisia ja tehdään paljon yhdessä. Itärata tuhoaisi koko kyläyhteisön kulkiessaan kylän läpi. Linnanpellon alue on myös kulttuurihistoriallisesti tärkeää seutua ja siellä on luontoarvoiltaan hyvin monimuotoisia ja erityisiä alueita. Linnanpellon läpi kulkevat linjausvaihtoehdot kulkevat myös suoraan alueen paljon käytetyn, kyläyhteisön oman talon Viljanin läpi.

Itärata ei myöskään ole millään muotoa taloudellisesti järkevä. Ukrainan sodan jatkuessa ja itänaapurimme uhkaillessa useita eri Euroopan maita, ei ole ollenkaan oletettavaa, että Itärataa tulataisiin käyttämään niin paljon, kuin sitä on ennen sodan alkamista suunniteltu. Päinvastoin, se lisäisi muun muassa taloudellisia sekä hybridivaikuttamisen riskejä ympäristöriskeistä puhumattakaan.

Toivon, että Itärata-hanke haudataan kokonaan, ja siihen varatut varat suunnataan akuutempiin kohteisiin, kuten ilmastonmuutoksen sopeutumiseen ja hillintään sekä julkiseen terveydenhuoltoon.

yt., [REDACTED]
[REDACTED]

Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 21.53
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUELY/17031/2023 Itaratahanke

Luokat: [REDACTED]

UUELY/17031/2023

Lausunto koskien itärata hanketta.

Yksi Itaradan mahdollisista reiteistä jättää sipoon [REDACTED] tien radan vaikutusalueen alle. Useampi kotitalo tuhoutuu, jäljelle jäävien kiinteistöjen arvo romahtaa.

Kaavoituksen jälkeen asukkaat ovat ikävässä tilantessa jossa talojen arvo laskee, niiden myynti on vaikeeta, korjauksia ei kannata tehdä.

Käytännössä pelkkä kaavoitus pilaa monien eleämän. Hankeen toteutuessa osa taloista lunastetaan, mutta radan tulo muutta jäljelle jäävien asuntojen luonteen. Seudun merkittävä arvo luonnonläheisyys ja rauha olisi radan myötä tiessään.

[REDACTED] tiellä sijaitsee myös [REDACTED] rakennettu [REDACTED] tila, joka on museoviraston merkittäväksi kulttuuri ympärisöksi määrittelemä kokonaisuus. Tilan jatko olisi hyvin epävarma jos rata rakennetaan, sillä se kulkisi hyvin läheltä päärakennusta ja on kyseenalaista voisiko talossa asua enään lainkaan.

[REDACTED]

22.11.2024

Mielipide Uudenmaan ELY-keskukselle Itärata Oy:n Itärata -hankkeen Nikkilän vaihtoehtojen vaikutuksista

Selostus:

Hankeyhtiö Itärata Oy on saanut tehtäväkseen suunnitella raideyhteyden Lentoradalta Porvooseen. Rata on tarkoitettu lähijunaliikenteen, kaukojunaliikenteen ja tavaraliikenteen käyttöön. Maan pinnan osuuksien suunniteltu maksiminopeus on 300 km/h. Rata-alueen varaus on 200 metriä leveä, joka tarkentuu suunnitelman edetessä 65 metriä leveäksi alueeksi rata- ja reuna-alueineen. (1) Syyskuussa 2024 esiteltiin uusi Nikkilän ratalinjausvaihtoehto. (2)

Herralan kyläalue ympäristöineen sijoittuu Nikkilän itäpuolelle Herralantien ja Vanhan Kuninkaantien ympäristöön. Kotimme kostuu noin ■■■ hehtaarin kokoisesta tontista, noin ■■■ neliömetrin kokoisesta asuinrakennuksesta ja noin ■■■ neliömetrin kokoisesta autotallista. Ratavaraus on osittain kiinteistömme päällä. Ratavaraus kulkee alle ■■■ metrin etäisyydellä asuinrakennuksestamme ja alle ■■■ metrin päästä autotallistamme. (3)

ELY-keskus on pyytänyt Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (5.5.2017/252) mukaisesti mielipiteitä hankkeen ympäristövaikutuksista 22.11.2024 mennessä.

Lain mukaiset kohdat on määritelty alla a-e (4).

a) väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen;

b) maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen, erityisesti niihin lajeihin ja luontotyyppeihin, jotka on suojeltu luontotyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta annetun neuvoston direktiivin 92/43/ETY ja luonnonvaraisten lintujen suojelusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/147/EY nojalla;

c) yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön;

d) luonnonvarojen hyödyntämiseen; sekä

e) a–d alakohdassa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin;

Tämän lisäksi pyydetään erikseen mielipiteitä kolmeen kysymykseen alla f-h (1)

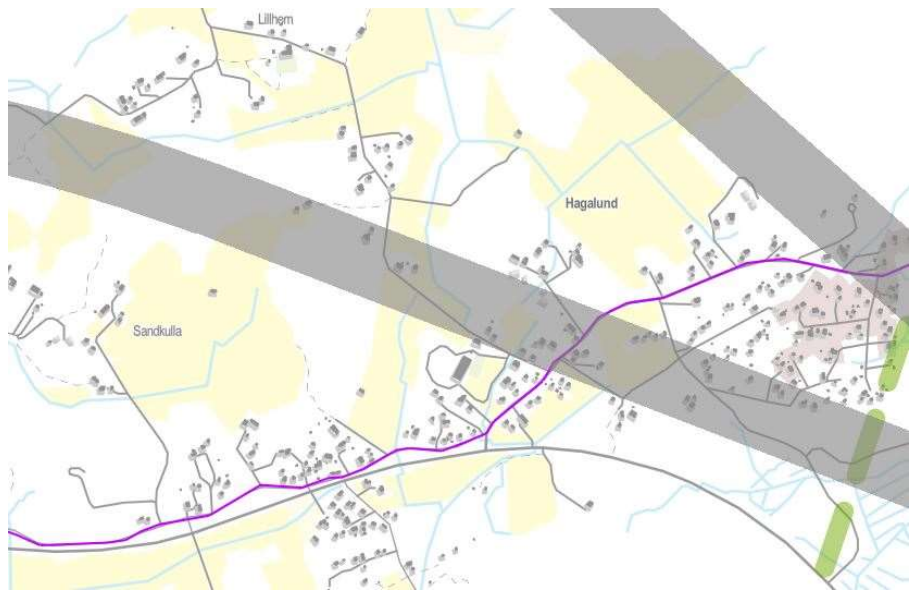
f) "Arvioidaanko oikeita asioita, onko jotain unohdettu?"

g) "Onko lähiympäristön kuvaus oikein, puuttuuko jotain tärkeää?"

h) "Entä vaihtoehdot?"

Väestö

Herralan alue on kyläalue Nikkilän itäpuolella. Alueelle on tiettävästi muuttanut jatkuvasti lisää asukkaita, mikä on todettavissa uuden -ja hyväkuntoisten asuinrakennusten lukumäärästä ajettaessa pitkin Vanhaa Kuninkaantietä ja Herralantietä. Havaintojemme perusteella ikärakenne on laaja painottuen kuitenkin alaikäisiin ja työikäisiin. Junaradan alle jäämisen ja sen aiheuttamien asumisen haittojen vuoksi lukuisat kyläalueen asukkaat joutuisivat luopumaan kodeistaan ja muuttamaan toisaalle, mistä seuraisi kyläalueen autioituminen.



Terveys

Junarata suunnitteluvaiheessaan ja erityisesti toteutuessaan on merkittävä kielteinen elämäntapahtuma, mikä voi toimia sekä laukaisevana että ylläpitävänä tekijänä monille psykiatrisille häiriöille kuten depressiolle, ahdistuneisuudelle, unihäiriöille ja päihdehäiriöille, ja nämä ovat riskitekijöitä keskenään. (5-8) Depressiosta kärsii vuoden aikana 5-7 % suomalaisista, alkoholin riskikäyttäjiä Suomessa on arviolta 500 000 ja unettomuutta esiintyy 15-20% suomalaisista. (5,7,8) Erityisesti depressio ja alkoholin käyttöhäiriö, mutta myös aiempi tai ajankohtainen kielteinen tapahtuma ovat merkittäviä itsemurhan riskitekijöitä. (9) On siis todennäköistä, että suunnittelualueella pelkästään jo suunnitteluvaiheessa erilaiset psyykkiset oireet, psyykkiset häiriöt

ja päihdehäiriöt lisääntyvät tai vaikeutuvat, mikä usein aiheuttaa kärsimystä lähipiiriä myöten.

THL:n mukaan melu voi aiheuttaa kognitiivisen suorituskyvyn häiriintymistä. Melu voi aiheuttaa unen häiriintymistä ja sen on arveltu olevan yhteydessä myös depression ja ahdistuneisuuteen. Melu aiheuttaa elimistössä stressireaktion, joka immuunipuolustuksen toimintaa heikentämällä edesauttaa tulehdusprosessien kehittymistä, nostaa veren hyytymistekijöiden pitoisuuksia ja aiheuttaa haitallisia muutoksia veren rasva-aineenvaihdunnassa. Melu on yhdistetty suurempaan riskiin sairastua sydäninfarktiin ja verenpainetautiin. (10) Melu voi siis jo rakennusvaiheessa edesauttaa psykiatrisen häiriön kehittymistä, mutta sen lisäksi vaikuttaa useammalla tavalla sydänterveyteen. Suomalaisten kuolemista 17% aiheuttaa sydänlihaksen hapen puutteesta johtuva sydänsairaus. (11)

Ilman epäpuhtaudet rakennusvaiheessa ja junaradan käyttövaiheessa voivat aiheuttaa hengitystieoireita ja pahentaa hengitystiesairauksia. Hengitysilman epäpuhtaudet tunnetaan astman pahenemisvaiheen riskitekijänä. (12)

Epidemiologisessa kirjallisuudessa rautatiemelun -ja tärinä on yhdistetty muun muassa suurentuneeseen riskiin sairastua iskeemiseen sydänsairauteen, sydämen vajaatoimintaan, aikuistyyppin diabetekseen, dementiaan, rintasyöpään, eräisiin lasten syöpiin sekä unen häiriintymiseen ja suurempaan korkeaan verenpaineeseen, sydänlihaksen hapenpuutteeseen ja akuuttiin sepelvaltimotautikohtaukseen sekä aivonverenkiertohäiriöön liittyvään kuolleisuuteen. Pohjoismaisen aineiston perusteella on esitetty, että pelkästään raidemelun vuoksi menetetään keskimäärin jopa reilu puoli päivää per eletty vuosi toimintakykyistä elinaikaa. (26-30) Ihmisen käsittäminen biopsykososiaalisena kokonaisuutena auttaa ymmärtämään, että lyhyellä kuukausien ja vuosien sekä pitkällä vuosikymmenien aikavälillä radan suunnittelu, rakentaminen ja käyttäminen voivat heikentää radan vaikutusalueen väestön terveyttä ja toimintakykyä, mistä aiheutuu inhimillistä kärsimystä, työkyvyttömyyttä ja menetettyjä elinvuosia.

Elinolot ja viihtyvyys

Herralan kyläympäristö on erittäin viihtyisä maalaisympäristö, jossa on paljon pelto- ja metsäalueita. Alue on luonnonläheinen ja erittäin rauhallinen. Havaintojemme mukaan rakennuskanta koostuu omakotitaloista sekä useista maatiloista, joilla pidetään ulkona tyyppillistä maaseudun eläimistöä kuten hevosia ja lampaista. Teollista tuotantoa tai muuta yhteiskunnan infrastruktuuria alueella on vähän. Alue on hiljainen. Lentoliikenteen melu on satunnaista. Metsäalueita on paljon ja niiden virkistyskäyttö on vaivatonta. Kyläalueen yhteisö lisää

alueen viihtyvyyttä. Havaintojemme perusteella kyläalueella on tapana pitää yllä naapurisuhteita, pyrkiä yhteistyöhön ja antaa apua tarvittaessa.

Junaradan rakentamisen ja käyttämisen myötä alueen viihtyvyys laskee merkittävästi. Junarata, junaradan neljä metriä korkeat meluseinät, junaradan käyttö, radan ylläpidon vaatima infrastruktuuri huoltotiet mukaan lukien tuhoavat kyläalueen maalaisympäristön. Kotien autioitumisen ja jäljelle jäävien asukkaiden välisten välimatkojen kasvun myötä kyläyhteisö tulee näivettymään. Junaliikenteestä tulee aiheutumaan melua keskimäärin 2-3 kertaa tunnissa vuorokauden ajasta riippumatta, mikäli tavoitellaan suunnitelmassa esitettyjä 24 lähijunan (13), 27 kaukojunan (1), 0-20 tavarajunan (14) liikennemääriä. Näin ollen raideliikenteen aiheuttamaa melua ei voida mielestämme käsitellä ”ajoittaisena” kuten Itärata Oy on todennut. (1) Melusaasteen vuoksi kyläalueen hiljaisen maalaisympäristön viihtyvyys menetetään.

Junarata muodostaa kiinteän esteen liikkumiselle ja saattaa estää liikkumisen kiinteistön eri osien välillä, kuten pellolla tai metsässä. Junarata estää luonnon virkistyskäyttöä. Raideliikenne heikentää turvallisuutta varsinkin asutetun alueen läheisyydessä kulkiessaan. Muun muassa lapset saattavat leikkiä junaradan läheisyydessä tai kotieläimet / lemmikit / metsäeläimet liikkua radalla. Junaradan yli saatetaan myös oikaista. Lisäksi tasoristeyksissä tapahtuu onnettomuuksia. Tasoristeysten ylittäminen vaarallista erityisesti lapsille. Tiheä ylittäminen kasvattaa onnettomuuden mahdollisuutta, esimerkiksi, jos kouluun pääsemiseksi on kuljettava tasoristeyksen yli. Junan alustasta ja pyöristä voi irrota lunta, jäätä ja muita irtonaisia osia kuten kiviä, jotka voivat lentää suurella nopeudella lähellä olevien päälle.

Maa ja maaperä

Tietääksemme kyläalueen maaperä on suurelta osin savimaata ja paikoitellen on kallioalueita. Erityisesti savimaassa junaliikenteestä, rakentamisesta ja rakentamisliikenteestä aiheutuva värinävaikutus etenee hyvinkin kauas. Sipoon tilaisuudessa varsinaisen esityksen jälkeen YVAN vastuhenkilö [REDACTED] kertoi tilanteestaan, jossa junaradan käytöllä oli odottamattomia ja merkittäviä värinävaikutuksia rakennukseen, joka oli yhden kilometrin etäisyydellä radasta, mikä herättää epäilyä suunnitteluun osallistuvan henkilöstön asiantuntemuksesta ja suunnittelutyön huolellisuudesta, varsinkin kun kyseessä on ihmisten kodit ja osalla elinkeino. Huolta herättää myös se, että maaperän mallintaminen suunnitellaan tehtäväksi digitaalisesti, minkä seurauksena jotkin paikalliset muuttajat saattavat jäädä huomioimatta kuten se, että rakennuksiin voi kohdistua sekä maanpinnan suuntaisesti

etenevä että alapuolisesta kalliosta heijastuvat värinäaallot. Havaintojemme kyläalueen metsäalueet ovat lehtomaista kangasta ja paikoitellen on rehevää multapitoista lehtoa. Näissä kummassakin metsätyypissä kasvillisuuden ja eliöstön monimuotoisuus on runsasta. Suuret suomalaiset metsäyhtiöt Metsä Group ja UPM suosittelevat lehtoalueille vähäisiä hoitotoimenpiteitä, kuten suojelua tai luonnonhoitoa monimuotoisuutta edistämään, niiden harvinaistumisen ja rikkaan lajiston vuoksi – on arvioitu, että Suomen metsistä vain 1% on lehtoja, mutta Suomen metsien uhanalaisista metsälajeista 45% on erityisesti lehtometsien lajeja. (21,22)

Vesi, ilma ja ilmasto

Junaradan rakentaminen metsäiselle alueelle vaikuttaa metsän mikroilmastoon, kasvillisuuteen ja eliöstöön. Alueelle on tyypillistä runsaan kosteuden aiheuttamat sankat sumut, jotka kastelevat alavalla maalla ja kalliolla sijaitsevaa kasvillisuutta. Puuton alue (junarata suoja-alueineen) keskellä metsää ja junaradan toimiminen ilmavirtojen kauttakulkureittinä voisivat kuivattaa metsäalueita. Kallioiden louhiminen häiritsisi veden valumista alaville alueille ja kuivattaisi maaperää vielä lisää. Maaperän kuivumisen vuoksi alueen kasvillisuus ja eliöstö muuttuisi. [REDACTED] lähellä sijaitsee tietäksemme lähteen muodostama vesimonttu, jota ympäröivä kasvillisuus eroaa merkittävästi ympäröivästä metsästä. Junaradan rakentaminen ja käyttäminen toisi alueelle pölyä ja ilmansaasteita, mikä vaikuttaisi kasvillisuuden ja eliöstön selviytymiseen, mutta ne myös kulkeutuisivat luonnonvarojen hyödyntämisen (metsästys, sienestys, marjastus, viljely, tuotantoeläinten kasvatus) kautta ihmisiin.

Kasvillisuus, eliöt ja monimuotoisuus

Herralan kyläalueella on paljon pelto -ja metsäalueita. Osa pelto-alueista on ollut viljelemättä ja niillä on niittykasvillisuutta, toiset ovat olleet maanviljelyskäytössä. Lisäksi laajoja peltoalueita, jotka ovat hevostallien laidunkäytössä. [REDACTED] on käytössä vanhanaikainen laidun ilman torjunta-aineita, mikä lisää biodiversiteettiä. Metsämaa on osin metsätalouden käytössä. Metsätyyppi on laajalti lehtomaista tuoretta kangasta, paikoitellen on jopa multapitoista lehtoa. Kiinteistömme vieressä on metsäalue, jossa on multapitoinen maa, lehtipuuvaltainen puusto ja runsaasti heinäkasvillisuutta. Keväällä maa on valkoisenaan lehdolle tyypillisiä valkovuokkoja ja kieloja. Kesällä alueella on laajoja saniaisalueita. Pensaskerroksessa kasvaa vadelma. Muuallakin on lehtipuuvaltaisia pienempiä alueita, joilla on heinäkasvillisuutta. Näillä alueilla ja kiinteistömme viereisellä alueella on paljon jalopuun taimia, muun muassa vaahteraa ja tammea. [REDACTED] lähellä sijaitsee lähteen vedellä täyttämä monttu, jonka kasvillisuuteen kuuluu muun muassa osmankäämiä. Edellä kuvatut elinympäristöt ovat tyypillisesti kasvillisuudeltaan ja eliöstöltään monimuotoisia.

Herralan kyläalueen läheisyydessä sijaitsee ekologinen käytävä, jonka vaikutus yhdessä rehevän metsämaan ja kasvillisuuden kanssa kykenevät ylläpitämään monimuotoista eliöstöä. Kyläalueella ja läheisillä pelloilla sekä metsissä on runsaasti näkö- ja jälkihavaintoja hirvistä, peuroista, kauriista ja jäniksistä. Ketuista on näköhavaintoja. Peräkkäisinä vuosina naapureidemme pihalla on kuvattu ilves / ilveksiä. Omalla kotipihallamme olemme tehneet yöllä kuulohavainnon villisiasta. Näköhavaintoja on kyykäärmeistä ja vaskitsoista. Sisiliskoja ja sammakoita on paljon. Kesäöinä pihallamme lentää lepakoita. Näköhavaintoja on haukoista ja kotkista. Pelloilla on usein kurkia ja joutsenia. Pikkulintuja on paljon, niistä olen tunnistanut muun muassa tiaisia, varpusia, västäräkin ja sieppoja. Esimerkiksi kesällä pääskyjä lenteli jatkuvasti pihallamme ruokaa etsimässä ja tänä syksynä pikkulinnut lentelivät pitkään kyläalueella isona 50-100 pikkulinnun parvena. Erityisesti maatalousympäristön lintulajeilla menee koko Euroopassa huonosti. (33) Muita lintuja, joista on näköhavaintoja ovat muun muassa harakka, korppi, närhi, kyyhky, mustarastas, räkättirastas, palokärki, käpytikka, taivaanvuohi. Lehtopöllöstä on toistuvia kuulohavaintoja. Alueella on paljon erilaisia lentäviä hyönteisiä lintujen ruoaksi. Pihallamme näkee kesällä usein isoja sudenkorentoja ja hepokatteja on myös tavattu.

Junarata tuhoisi alueen ekosysteemejä, minkä seurauksena kasvillisuus ja eliöstä yksipuolistuisi. Kasvukauden loppumisen ja sen ulkopuolisesta ajankohdasta sekä lyhyestä ajasta Nikkilän vaihtoehdosta tiedottamisesta mielipiteen jättämiseen johtuen alueita ei ole voinut tarkemmin havainnoida ja dokumentoida havaintoja kasvillisuudesta ja eliöstöstä. Tämän vuoksi ei ole tarkempaa tietoa, miten paljon kyläalueella on uhanalaista kasvillisuutta ja eliöstöä. Yksipuolistunut kasvillisuus ja eliöstö muuttavat ekosysteemejä ja altistavat muun muassa tuhohyönteisille, mikä on erityisen haitallista metsätalouden näkökulmasta.

Aineellinen omaisuus Junaradan rakentaminen ja käyttäminen aiheuttavat mittavaa taloudellista vahinkoa junaradan alle jääville kiinteistöille. Ihmisten omaisuuteen kajotaan ja he menettävät kotejaan, elinkeinojaan sekä maa- ja metsäomaisuuttaan. Eteen todennäköisesti tulee tilanteita, joissa rakennuksia pakkolunastetaan arvolla, jolla ei saa katetuksi rakennuksen hankkimiseen ja/tai ylläpitoon käytettyä pääomaa ja/tai otettua velkarahaa, pakkolunastuskorvauksella ei pysty hankkimaan samanlaista vastaavaa kotia ja markkinahintaan ostettuja tonttimaita lunastetaan marginaalisella raakamaan hinnalla. (15) Lisäksi elinkeinoharjoittajat, esimerkiksi maanviljelijät ja maaseutuyrittäjät voivat joutua ajamaan jäljelle jäävän tuotantonsa alas kannattamattomana ja etsimään uuden

elinkeinon. Peltomaan hinta Uudellamaalla on moninkertainen raakamaan hintaan nähden. (16) Metsänomistajat menettävät tulevien vuosien puunmyyntitulonsa sekä metsämaansa. Lisäksi uhattuna on suunnittelutarveratkaisuna mahdollisesti saatavat rakennusoikeudet, joilla on myös arvonsa. Kunnan kannalta vaikuttaa kyseenalaiselta myöntää poikkeuslupia kiinteistöille ratavarausalueelle ja sen läheisyyteen, minkä seurauksena tappio jää kiinteistön omistajan kannettavaksi.

Niiden, jotka joutuvat jäämään asumaan junaradan rakentamisen ja käytön vaikutusalueelle, omaisuus menettää markkina-arvoaan, koska lähellä junarataa olevia asuinrakennuksia on vaikea saada myydyksi siitä aiheutuvien haittojen vuoksi. Junaradan rakentaminen ja käyttäminen aiheuttavat vaurioriskejä rakennuksille, joita ei ole rakennettu junaradan rakentaminen ja käyttö huomioiden. Tärinävaikutus voi aiheuttaa rakenteellisia vaurioita rakennuksiin, mutta lisäksi moniin muihin rakennusten ja asumisen kannalta välttämättömiin järjestelmiin kuten maalämpökaivoihin, vesikaivoihin, viemäröintijärjestelmiin ja sähkölinjoihin. Lisäksi rakennuksia voidaan joutua melueristämään. Hankeyhtiön esityksen perusteella on epäselvää, millä tavalla rakennuksiin ja niihin liittyviin järjestelmiin junaradan rakentamisesta ja käytöstä aiheutuneet vauriot todetaan ja korvataan. Epäselvää on myös kuka maksaa mahdolliset rakennuksien vaatimat parannustoimenpiteet junaradan rakentamisesta ja käytöstä aiheutuvien haittojen vuoksi. Puutteellisen suunnittelun ja toteutuksen vuoksi näissä asioissa on riski, että ilmaantuu tulkinnanvaraisia tilanteita ja tappio jää kiinteistön omistajan kannettavaksi.

Yhdyskuntarakenne, maisema, kaupunkikuva, kulttuuriperintö

Herralan kyläalue koostuu omakotitaloista, vapaa-ajan asunnoista, elinkeinonharjoittajista (esimerkiksi ratsastustallit), maanviljelyksestä, metsätalouden harjoittamisesta. Alueen lähellä on vanha junarata ja Anttilan sähköasema. Alueella ei ole tietääksemme merkittävästi teollisuusaluetta. Kyläalueelta on nopea pääsy palveluiden ääreen Nikkilän keskusta-alueella sekä Lahden ja Porvoon moottoriteille. Maaseutukyläyhteisöt Sipoon kahden suuren keskustan ympärillä ovat osa Sipoon kaupunkikuvaa. Junaradan rakentamisen myötä Herralan kyläyhteisö tuhoutuisi.

Luonnonvarojen hyödyntäminen

Alueella on maaseutuyrittäjiä (ratsastustalleja / kotieläintiloja), maanviljelijöitä sekä metsätalouden harjoittajia. Kyläalueella toimii aktiivinen metsästysseura. Kyläalueen metsissä on monipuolisesti erilaisia ruokasieniä (kelta- ja suppilovahveroja, orakkaita, lampaankääpää, monia tattilajeja, rouskuja ja haperoja) sekä marjoja (mustikkaa, vadelmaa, puolukkaa, pihlajanmarjoja).

"Arvioidaanko oikeita asioita, onko jotain unohdettu?"

"Onko lähiympäristön kuvaus oikein, puuttuuko jotain tärkeää?"

"Entä vaihtoehdot?"

Arvioinnissa on puutteellisesti kartoitettu radan suunnittelun, rakentamisen ja käytön aiheuttamat terveydelliset ja sosiaaliset haitat, joita aiheutuu radan vaikutusalueelle (varsinaisen ratavarausalueen lisäksi ympäröivät alueet) jäämisestä. (1) Suunnittelussa ei ole otettu huomioon sitä, että radan vaikutusalueella asuvilla ihmisillä ei ole käytännössä mahdollisuutta myydä radan vaikutusalueella olevaa omaisuuttaan markkinahintaan vähintään vajaaseen vuosikymmeneen. Tällaiset tilanteet aiheuttavat henkilökohtaisia katastrofeja, jos pitäisi saada omaa omaisuutta myydyksi esimerkiksi kuoleman, velkojen, työkyvyttömyyden, muuttamisen tai eron vuoksi. Suomen valtion enemmistöomistama Itärata Oy ei toiminnassaan toteuta pääomistajansa arvoja ja hyvinvointivaltiomallilleen asettamia tavoitteita, joita ovat muun muassa vapaus, mahdollisuus vaikuttaa elämäänsä, oikeudenmukaisuus, yhteisvastuu sekä mahdollisimman hyvien fyysisten, psyykkisten ja sosiaalisten olosuhteiden tarjoaminen. (17) Jää epäselväksi, millä tavalla junaradan suunnittelu -, rakentamis -ja käyttövaiheissa on arvioitu ja otettu huomioon Suomen Perustuslain (11.6.1999/731) 2. luvun 15. pykälä Omaisuuden suoja, 18. pykälä Jokaisen oikeus työhön ja elinkeinovapaus, 20. pykälä Vastuu ympäristöstä ja 22. pykälä Perusoikeuksien turvaaminen. (1,18)

Nikkilän vaihtoehdon vaikutusalueella olevat asukkaat eivät ole yhdenvertaisessa asemassa verrattuna muihin linjausvaihtoehtoihin, koska Nikkilän vaihtoehdosta tiedotettiin vasta syyskuussa 2024, Sipoon tilaisuus pidettiin 24.10.2024 ja määräpäivä mielipiteen jättämiselle on 22.11.2024. Ainakaan Herralan kyläalueella Nikkilän vaihtoehdosta ei ole tiedotettu muuten kuin lappusella linja-autopysäkillä. Vaikka tiedottaminen on saattanutkin täyttää lain vaatimukset, ei sitä ole tehty tahdikkaasti lyhyt aikataulu huomioiden. Nikkilän vaihtoehdon vaikutusalueen asukkaiden mahdollisuudet järjestäytyä ovat olleet heikommat verrattuna muiden linjausvaihtoehtojen asukkaiden järjestäytymismahdollisuuksiin. Lisäksi Nikkilän vaihtoehdosta on tiedotettu kasvukauden loppupuolella, minkä vuoksi vaihtoehdon vaikutusalueen asukkailla ei ole ollut mahdollisuutta jalkautua luontoon tekemään havaintojaan, toisin kuin muiden vaihtoehtojen vaikutusalueiden asukkailla. Näin ollen Nikkilän vaihtoehdon vaikutusalueen asukkailla ei ole ollut samanlaisia saati edes riittäviä mahdollisuuksia mielipiteensä laatisemiseksi, mikä asettaa heidät eriarvoiseen asemaan muiden linjausvaihtoehtojen vaikutusalueiden asukkaisiin nähden. Puutteelliset mahdollisuudet mielipiteen laatisemisesta saattavat olla ristiriidassa Laki

ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (5.5.2017/252) 3. luku 17. pykälä Arviointiohjelmasta kuuleminen kanssa ja Suomen perustuslaki (11.6.1999/731) 2. luku 20. pykälä Vastuu ympäristöstä kanssa. Jää myös epäselväksi, miten toiminnassaan Itärata Oy ja/tai yhteysviranomainen ovat arvioineet ja ottaneet huomioon lainkohdat Suomen perustuslaki (11.6.1999/731) 2. luku 6. pykälä Yhdenvertaisuus sekä Yhdenvertaisuuslaista 30.12.2014/1325 2. luku 5. pykälä Viranomaisen velvollisuus edistää yhdenvertaisuutta, 3. luku 8. pykälä Syrjinnän kielto, 3. luku 11. pykälä Erilaisen kohtelun oikeuttamisperusteet ja 3. luku 13. pykälä Välillinen syrjintä. (18, 31) Yhdenvertaisuusvaltuutettu on linjannut, että syrjintäperuste voi olla asuinpaikka. (32)

Itärataa on perusteltu muun muassa nopeammilla junayhteyksillä Itä-Suomeen ja nopeammalla yhteydellä Porvooseen linja-autoon verrattuna. (19) Itäradan on arvioitu lyhentävän matka-aikaa Helsingistä Kouvolaan ja siitä eteenpäin Savon ja Karjalanradoille vain 12-15 minuuttia. 20.11.2024 VR tarjoaa Helsinki-Kouvola junamatkalle vaihtoehtoja, joiden matka-aika on 82 minuuttia – 134 minuuttia. Matka-aika Kouvolaan Helsinkiin on niin pitkä, että yhteyttä työmatkoihin käyttäviä lienee hyvin vähän, varsinkin, kun otetaan huomioon vielä kodista ja työpaikalta juna-asemalle siirtymiseen vaadittavat ajat odotusaikoihin. Vastaavasti Itä-Suomen suuriin kaupunkeihin VR:n 20.11.2024 tarjoamiin junamatkoihin verrattuna matka-aika Lappeenrantaa lyhenisi 10%, Mikkeliin 7%, Joensuuhun nopeimmalla vuorolla 4% ja Kuopioon nopeimmalla vuorolla 5%.

Itäradan on toivottu tuovan porvooolaisia työmatkalaisia raideliikenteen käyttäjiksi. Linja-autoon verrattuna matka-aika Porvoon suuntaan Helsingistä lyhenisi 22 minuuttia, mikäli lentoaseman kohdan ja Porvoon välillä ei ole pysäkkejä. Pysäkkejä on suunniteltu Keravalle, Nikkilään ja kaksi Porvooseen, mikä vähentää junayhteydellä saavutettavaa aikahyötyä linja-autoon nähden. (20) Lisäksi tulisi huomioida se, että raideliikenteellä on tyypillisesti vähemmän pysäkkejä kuin linja-autoliikenteellä. Tämän seurauksena juna-aikaa käytettäessä siirtyminen juna-asemalta kotiin vie keskimäärin enemmän aikaa kuin lähempänä sijaitsevalta linja-autopysäkiltä, mikä edelleen vähentää junaradalla saavutettavaa aikahyötyä.

Itäradan kustannuksiksi on esitetty jopa 3 miljardia euroa. Useista julkisista projekteista tiedämme, että usein suunniteltu budjetti ei kata kuluja. Mikäli rakentaminen pääsisivät alkuun vuonna 2031, olisivat kustannukset kasvaneet pelkän inflaation myötä puoli miljardia ja suunniteltuun käyttöönottovuoteen nähden miljardilla tarkemman luvun sijaitessa näiden välissä, mikäli inflaatio pysyy vakiona 2%, joka on EU-alueen inflaatio lokakuussa 2024. (23) Globaalista epävakaudesta ja -

varmuudesta johtuen inflaatio -ja markkinaolosuhteet saattavat muuttua äkillisesti ja rajusti kuten on nähty viime vuosina. Itäradan rakentamisen edellytyksenä on myös Lentoradan rakentaminen, jonka kustannusarvio on 2,9 miljardia euroa. Suurnopeusyhteyden saamiseksi Itä-Suomeen edellytyksenä on parannustoimenpiteet Savon radalle, Karjalan radalle, Kotkan radalle ja Luumäki-Vainikkala-Pietari -radalle sekä uuden suurnopeuskaluston hankkiminen. Savon ja Karjalan ratojen parannustoimeenpiteet sisältäisi huomattavia ratamuutoksia, minkä seurauksena osa asemaseuduista jäisi suurnopeusyhteyksien ulottumattomiin. Matkustajapalvelut poistuisivat Suonenjoelta, Mäntyharjulta, Kiteeltä, Kesälahdelta, Parikkalasta, Simpeleestä ja Joutsenosta. Ratamuutokset sijoittuisivat pääosin kaupunki -ja taajama-alueille aiheuttaen niiden alueiden ihmisille haittaa. Parannustoimenpiteiden kustannuksetkin ovat ilmeisesti selvittämättä. (25)

Itäradalla saavutettavat marginaaliset hyödyt matka-ajassa Porvooseen ja Itä-Suomeen ovat kohtuuttomat suhteutettuna haittaan, jota aiheutuu radan vaikutusalueen asukkaisiin ja muihin, jotka esimerkiksi harjoittavat vaikutusalueella elinkeinoa tai ovat maanomistajina, sekä hankkeen toteutumiseen vaadittavaan arvioituun 5,9 miljardiin nähden.

On esitetty, että pienemmillä noin 1,8 miljardin euron kustannuksilla saavutettaisiin Itä-Suomen radoille nykykalustolla nopeammat junayhteydet paremmalla investointisuhteella kuin mitä Itäradalla saavutettaisiin. Suunnitelmassa pystyttäisiin hyödyntämään jo olemassa olevaa raideinfrastruktuuria ja säilyttämään nykyinen saavutettavuus.

Lähteet:

1. <https://storymaps.arcgis.com/stories/315db24158d14cba8361cbd34bb3afc0> (17.11.2024)
2. <https://www.itarata.fi/itaradan-selvitys-lahijunat-porvoon-keskustaan-tehokkaimmat-yhteydet-keravan-ja-nikkilan-kautta/>
3. <https://www.itarata.fi/suunnittelu/itarata-kartalla/> (17.11.2024)
4. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170252>
5. <https://www.kaypahoito.fi/hoi50023>
6. <https://www.kaypahoito.fi/hoi50119>

7. <https://www.kaypahoito.fi/hoi50067>
8. <https://www.kaypahoito.fi/hoi50028#s5>
9. <https://www.kaypahoito.fi/hoi50122>
10. https://thl.fi/aiheet/ymparistoterveys/melu#melun_aiheuttamat_terveyshaitat
11. <https://www.kaypahoito.fi/hoi50130>
12. <https://www.kaypahoito.fi/hoi06030#T2>
13. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/
<https://www.itarata.fi/wp-content/uploads/2024/09/Itaradan-lahijunaselvitys-raportti.pdf>
14. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/
https://www.itarata.fi/wp-content/uploads/2024/06/Itarata_tavaraliikenneselvitys_loppuraportti_04_2024.pdf
15. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/
https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/old/Nro_109_raakamaan_hinta.pdf
16. <https://ak.maanmittauslaitos.fi/2024/pellon-hintakehitys-alueittain>
17. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/
<https://vm.fi/documents/10616/7295543/Arvot+ja+ihmiskasitys.pdf/43a22bf2-5bf4-43da-a0cb-8d3571928bb6/Arvot+ja+ihmiskasitys.pdf.pdf>
18. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990731>
19. <https://www.itarata.fi/mika-itarata/usein-kysytyt-kysymykset/>
20. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/
<https://www.itarata.fi/wp-content/uploads/2024/09/Itaradan-lahijunaselvitys-raportti.pdf>
21. <https://www.metsagroup.com/fi/puunhankinta/kestava-kehitys/uudistava-metsatalous/lehdot/>
22. <https://www.upmforestlife.com/fi/haastattelut/lehto>
23. <https://stat.fi/julkaisu/clmynp1cj9ks60cutsmd8wsw4>
24. <https://businessheinola.fi/savon-oikorata-puolet-edullisempi->

kuin-itaradan-uudistaminen/

25. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/
<https://www.heinola.fi/wp-content/uploads/2022/10/selvitys-idan-suunnan-raideyhteydesta-asiantuntijaraportti-julkinen.pdf>
26. Sorensen et al. Health position paper and redox perspectives - Disease burden by transportation noise: Redox Biol.2024 Feb;69:102995. doi: 10.1016/j.redox.2023.102995. Epub 2023 Dec 18.
27. Thacher et al. Long-term exposure to transportation noise and risk for type 2 diabetes in a nationwide cohort study from Denmark: Environ Health Perspect. 2021 Dec;129(12): 127003. doi: 10.1289/EHP9146. Epub 2021 Dec 2
28. Erdmann et al. Residential road traffic and railway noise and risk of childhood cancer: A nationwide register-based case-control study in Denmark: Environ Res. 2022 Sep;212(Pt A): 113180. doi: 10.1016/j.envres.2022.113180. Epub 2022 Apr 5.
29. Sorensen et al. Exposure to road traffic and railway noise and associations with blood pressure and self-reported hypertension: a cohort study: Environ Health. 2011 Oct 28;10:92. doi: 10.1186/1476-069X-10-92.
30. Aasvang et al. A field study of effects of road traffic and railway noise on polysomnographic sleep parameters: J Acoust Soc Am. 2011 Jun;129(6):3716-26. doi: 10.1121/1.3583547.
31. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20141325>
32. <https://yhdenvertaisuusvaltuutettu.fi/syrjintaperusteet>
33. <https://www.birdlife.fi/suojelu/seuranta/linnuston-tila/>

Allekirjoitukset

[Redacted signature]

[Redacted signature]

Myrskylässä 22.11.2024

Vastine Koskien itäradan YVA selvitystä

VE (Myrskylä) ja VE (Lapinjärvi pohjoinen) rikkovat maisemallisesti ainutlaatuisen itä-uudenmaan järviylängön Myrskylä-Lapinjärvi alueella.

Olemme huolissamme koko itä Uudenmaan tärkeän pohjavesialueen tuhoamisesta.

Ratahankkeen myötä metsäalueiden virkistysarvot alenevat peruuttamattomasti, ratalinjauksella Myrskylässä sijaitsee meille arvokkaita marjastus ja sienestys alueita.

Meille arvokasta on että tällä alueella ei ole ollut erityisiä melun lähteitä, joten luonnosta on todella pystynyt täysin nauttimaan, edes lentomelu ei juurikaan kuulu täällä, nyt pelkäämme että ratahankkeen myötä pilataan Myrskylän luontoarvot ja aiheutetaan tätä kautta stressiä sekä ihmisille että eläimille.

Lapinjärven Porlammilla Käkikosken sahalta etelään suuntaisilla peltoaukeilla lisäksi monipuolinen linnusto, jota täydentää keväisin ja syksyisin lepäävät muuttolintu parvet, samojen peltujen eteläreunalla ennen Rajatorppaa tärkeä riistan polku josta Palakallion suunnalta yhteys Lapinjärven puolisolille suoalueille. Toivomme että huomioitte sen että länsi -itäsuuntaisesti alue nykyisellään muodostaa hyvin suuren yhtenäisen luontoalueen jolla tavataan lähes kaikki suomessa esiintyvät nisäkkäät.

Koskien maataloutta molemmat pohjoiset ratalinjaukset heikentävät maatalouden harjoittamisen edellytyksiä, pilkkoen ikävällä tavalla peltoja vaikeuttaen liikkumista maatalouskoneilla jolla peltujen pirstaloitumisella kannattavuutta heikentävä vaikutus josta linjaus VE(M) ongelmallisista ajatellen maatalouden harjoittamista edellä mainituilla pelloilla.

Ratalinjauksen lähellä VE(M) luonnonlähde joka talousvesikäytössä (

Lisäksi samalla alueella sijaitsevat peltotiet ovat tärkeitä kuntoilumaastoja ollen ainoita reittejä jota pitkin kesällä pääsee pyöräilleen Michelspiltomin ja Porlammien välillä.

Terveisin!

Lähetttäjä: [redacted]
Lähetetty: perjantai 22. marraskuuta 2024 18.01
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Kopio: [redacted]
Aihe: Asukaspalaute Itäradan YVA-ohjelmasta ja lähijunaselvityksestä

Luokat: [redacted]

Arvoisa vastaanottaja,
Itäradan YVA-ohjelmaan ja lähijunaselvitykseen liittyen pyytäisimme ystävällisesti, että seuraavat asiat otettaisiin huomioon:

1. Mitä tulee ratavaihtoehtoihin Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP) ja Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE) :
Vanhankylän koko alue on todettu osayleiskaavassa "Koskenkylä-Vanhakylä" maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi. Osayleiskaavassa on myös merkattu muinaismuistolaillla (295/1963) rauhoittuja kiinteitä muinaisjäänneksiä. Alueella on Helsingin yliopiston arkeologisissa kaivauksissa todettu olevan asutusta ainakin 1100 luvulta asti. Peltomaisema on täten kulttuurihistoriallisesti merkittävä. Museovirastolta pitääkin saada selvitys alueen arkeologisesti merkittävistä kohteista.

Osayleiskaavassa on lukuisia vedenottopaikkoja. Vanhankylän järvi on luonnonsuojelullisesti merkittävä muuttolintujen levähdyspaikka erityisesti keväisin.

Vaadimme myös, että selvitys melun vaikutuksista otetaan mukaan, ja että laskettaisiin tähän meluselvitykseen myös moottoritien ja kivenmurskaamon melujen vaikutukset.

2. Lähijunaselvityksessä ei ole kokonaisvaltaisesti huomioitu lähijunan vaikutusta itäisen Itä-Uudenmaan elinkeinoelämään, asukkaiden liikkumiseen, turvallisuuteen tai ympäristötavoitteisiin, perusteena tähän hankeyhtiön toimivalta (Itäradan lähijunaselvitys s 2). Hankeyhtiön tulee informoida viranomaisia siitä, että yhtiön toimivallan rajaaminen johtaa mahdollisesti osaoptimointiin ja näiltä osin vääriin johtopäätöksiin ainakin itäisen Itä-Uudenmaan alueen osalta. Erityisesti kokonaisturvallisuuden näkökulma on huomioitava, kun arvioidaan, tarvitaanko Koskenkylään asema.

Itäradan lähijunaselvitys tulee tehdä uudestaan niin, että koko itäisen Itä-Uudenmaan elinkeinoelämä, asukkaiden liikkuminen, turvallisuus ja ympäristötavoitteet huomioidaan huolimatta siitä, mikä on yhtiön toimivalta. Lisäksi uusi lähijunaselvitys tulee kääntää ruotsiksi, jotta kaikilla asukkailla on aito mahdollisuus osallistua ja vaikuttaa.

Terv.
[redacted]

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Asia: Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

Loviisan kulttuuri- ja ympäristöliike ry

Yleistä Itäratahankkeen tavoitteesta

Hankkeen keskeinen tavoite on selkeästi lausuttu. Se on: mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen, Savon ja Karjalan ratoja pitkin Kuopioon, Joensuuhun ja Kainuuseen. Siinä kaikki.

Toivomme arvioitavaksi mitä, niin arvokasta tuolla säästyvällä matka-ajalla aiotaan tehdä, että tämä koko itäisimmän Uudenmaan ruhjova ratahanke muuttuu kannattavaksi. Onko todellakin niin, että vaikutusarvion väestömääräpainotuksilla pystytään viemään Itäisimmän Uudenmaan asukkailta maisemaoikeudet, jokaisenoikeudet, luonnoltamme rauha ja pilaamaan vähäiset, luetteloidut suojelualueemme? Eivätkä tässä säästy edes viimeiset yhtenäiset metsäalueemme, arvokkaat kallioalueet taikka kuntien vesihuollon tärkeät pohjavesialueet.

Loviisalle ja Lapinjärvelle Itäratahanke ei tuo mitään hyvää. Kun pyritään ajonopeuteen 300 km/h, on paikallisseisakkeiden lupaus yhtä tyhjän kanssa. Vaikutukset alueen bussiliikenteeseen tulee arvioida tarkasti. Ennuste voikin yllättäen olla nykyisestä heikkenevät julkiset liikenneyhteydet Loviisasta pääkaupunkiseudulle.

Olemme jo tässä vaiheessa arviointiprosessia 0+ vaihtoehdon kannalla. Lisäksi edetessään prosessi sitoo alueen kuntien maankäytön ja tuo kaavoituskustannuksia jo heti vuodelle 2025. *(Loviisassa on suunnitteilla Koskenkylän ja Liljendalin osayleiskaavan tarkistaminen ja laatiminen Itäratahankkeen maankäytöllisten vaikutusten takia. Varsinainen kaavasunnittelu on tarkoitus aloittaa mm. ratahankkeen edellyttämässä aikataulussa arviolta vuoden 2025 kuluessa. (Loviisan kaupunki 2024b))*

Mitä nopeammin arvioinnissa päädytään 0+ vaihtoehtoon, sitä parempi ja kunta- ja kansantalous kiittää. Tämä rata on turhake. Millä vuosisadalla tämän Itäradan rakentamisen aiheuttamat ilmastovaikutukset olisivat tulleet sillä liikennöinnin kautta korvatuiksi, on tärkeä lisäkysymys arviointiin.

YVA-ohjelmasta

Lausumme joitain yleishuomioita, mutta keskitymme YVA-ohjelman osuuteen, joka koskee Venjärvi-Koria (Kouvola) välille, johon on hahmotettu kolme vaihtoehtoa: Myrskylä (M), Lapinjärven pohjoinen (LP) ja Lapinjärven eteläinen (LE). Lisäksi tarkastelussa on 0+ vaihtoehto eli "ei Itärataa", vaan nykyisen rataverkon parannukset, lentorata ja junien digitaalisen kulunvalvonnan uudistus.

Vaikutukset väestöön

Vaikutukset väestöön aiotaan kuitata seuraavasti: *"Vaikutuksissa elinoloihin ja viihtyvyyteen selvitetään ne ryhmät ja alueet, joihin vaikutukset erityisesti kohdistuvat. Arvioinnissa hyödynnetään myös eri sidosryhmiltä ja osallisilta saatavaa tietoa, joka sisältää osallisten kokemustietoa ja paikallistuntemusta. Asiantuntija-arvioinnin lähtöaineistona käytetään hankkeen muiden vaikutusarviointien tuloksia, YVA-ohjelmasta annettuja mielipiteitä, yleisötilaisuuksissa, yhteistyöryhmän kokouksissa ja karttapalautekyselyllä saatavaa palautetta sekä kartta- ja tilastoaineistoja. Aukkaiden ja muiden osallisten näkemyksiä tarkastellaan suhteessa muiden vaikutusarviointien tuloksiin ja muuhun kerättyyn tietoon Itäradan (YVA, YVA-ohjelma s 88)."*

Pidämme tiedonkeruutapaa liian suppeana, kun puhutaan tavallisten ihmisten suurimmasta omaisuuserästä, asuinpaikasta, yrittämisen työympäristöstä, kotipaikasta, joka Itäralinjauksen myötä menettää paitsi rahallisen arvonsa myös käyttöarvonsa. Edellytämme tästä osiosta Loviisan ja Lapinjärven alueilla kotitalouksiin lähetettäviä informaatiopaketteja ja kyselykaavakkeita, joita voimme käsitellä erityyppisissä kotiseutuyhdistyksissä. Eivätkä nämä elinoloihin liittyvät asiat ole vain aivan ratalinjauksen läheisyydessä asuvien asia. Luonnossa liikkuminen ja jokaisenoikeudet ovat agraarikaupungissamme Loviisassa laajasti käytettyjä ja niinpä haitatkin koskettavat meillä laajemmin väestöä. Ne ovat keskeisesti sitä pitovoimaa, jonka vuoksi täällä ylipäättään asutaan ja viihdytään. Ratalinjaus osuu esim Hop-järven läheisyyteen, jossa sijaitsee Taikaranta, seudullisesti tärkeä ja hieno kunnallinen silokallioinen uimaranta hyppytorneineen. Sinne Loviisan keskustasta mennään uimaan, kun meri kiehuu sinileväpuuroa.

Vaikutukset luontoon

Vaikutukset maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen on kuvattu arvioitavaksi

direktiivilajien ja luonnonsuojelulain säätämien välttämättömyyksien kautta. Se ei ole riittävää takaamaan tehokasta luonnonsuojelua ja luontokadon torjuntaa. Aivan tavalliset metsäluontoon ja laidunympäristöön kuuluvat lajit vähenevät ja katoavat Etelä-Suomessa. Lajistotutkimukset olisi tehtävä laajoina luontoselvityksinä. Tämän asiantuntijatyön tekevien ammattihenkilöiden CVt ja osaamisalueet olisi julkistettava. Tähän työhön on varattava selkeästi enemmän aikaa kuin alustavassa aikataulussa on varattu.

Arviontiohjelman vaikutusrajaukset ja tarkastelualueet ovat niin ikään liian suppeat. Radan vaikutukset luonnossa vaaditaan tarkastelemaan laajemmin.

Loviisan ja Lapinjärven alueella erityistä huolta olisi pidettävä Luontokäytävä-konseptin mukaisesti koskemattomien metsäalueiden säästämisestä. Ratalinjauksiin tulisi ehdottomasti liittää metsäalueiden ja luontokäytävien tarkka kuvailu ja tarkastelumahdollisuus ilmakuvina. Eläinten turvalliset kulkureitit ovat välttämättömät sivistysmaassa. Luontoselvityksiä pyydämme julkistamaan sitä myöten, kun ne valmistuvat, jotta voimme myös omatoimisesti arvioida niitä ja niiden osuvuutta.

Vaikutukset vesiin

Vaikutukset vesiin tulee tehdä perusteellisemmin kuin YVA:ssa on kuvattu. Itäinen Uusimaa on rapakivialueena haastava pohjaveden hankinnalle. Esimerkiksi Loviisan päävedenottamon vesi ei kelpaa talousvedeksi ilman Myrskylästä johdettavaa laimennosvettä. Vetemme ovat muuten hyviä, mutta ne sisältävät aivan liikaa fluoridia. Myrskylän veden säilyminen ja riittäisyys hyvälaatuisena on Loviisalle elintärkeä asia. Kaikki näiden meille tärkeiden pohjavesialueiden ympärillä tehtävät arviot on siksi mallinnettava ja tarkasteltava parhaalla mahdollisella tekniikalla, ja ratalinjauksen on pysyttävä kaukana Myrskylän pohjavesialueista. Ennen Myrskylän laimennosveden saantia, Loviisassa jouduttiin turvautumaan erityisjärjestelyihin (pullovesi ja fluoriton hammastahna, väestön informointi).

Pintavesistä huomautamme, että pieni erämaajärvi Myllyjärvi on Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen ainoa järvikohde Loviisan alueella, ja sellaisena meille erittäin arvokas. Se on humuspitoinen ja vedenlaadultaan hyvä. Itäisellä Uudellamaalla hyvälaatuinen järvivesi tai ylipäättään järvi on harvinaisuus toisin kuin Kainuussa, Savossa ja Karjalassa. Järvemme ovat pieniä toisin kuin Kallavesi, Pielinen tai Saimaa. Meremme on vuosikymmeniksi, jollei vuosisadoiksi saastunut, vaikka suojelutoimia yritettäisiinkin edistää.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja aineelliseen omaisuuteen

Itärata-hanke tulee toteutuessaan leikkaamaan Loviisan alueen kahtia. Edellytämme tämän yhdyskuntarakenteen muutoksen perusteellista vaikutusarviota. Mihin ratalinjauksen pohjoispuolelle jäävät asukkaat tulevat suuntaamaan palvelutarpeissaan, kun rata hankaloittaa liikkumista Loviisan keskustaaajamaan.

Alueellamme Itärata-hanke tuottaa aineelliselle omaisuudelle vain arvonalennuksia. Ne on arvioitava ja samoin vaikutukset kuntatalouksiin (Loviisa ja Lapinjärvi), koska rata tuottaa kiinteistöverotulojen aleneman (menetyt asuin- ja yritysikiinteistöt). Kuntalaiset voinevat myös hakea kiinteistön verotusarvon alennusta, kun arvot todella laskevat. Korvaukset kiinteistöjen omistajille ovat perusteltuja, koska kiinteän omaisuuden arvot laskevat alueella jo tämän YVA:n myötä. Kunnan kiinteistöverotuoton lasku tekee arvonalennuksesta kaikkien kuntalaisten asian.

Vaikutukset maisemaan

Vaikutuksista maisemaan on todettu seuraavaa: *"Maisemarakenteen ja maisemakuvan muutos on suurempi silloin, kun ratalinjaus sijoittuu kokonaan uuteen maastokäytävään, ja vähäisempi sijoituessa nykyisen radan rinnalle tai tunneliin maan alle. Tässä hankkeessa uudet ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat pääosin uuteen maastokäytävään, mutta osin myös tunneliin maan alle."*

Alueellamme ratalinjaukset kulkevat vain uusissa maastokäytävissä eikä tunneleita ole. Ennakoidut näkymäaluerajaukset laajennettava alustavasta esityksestä. Havainnekuvat on tehtävä mahdollisimman todenmukaisiksi valokuvien pohjalta. Emme hyväksy unelmahöttöä. Kokemusperäisesti voimme sanoa, että jos havainnekuvat olisivat toteutuneet, olisi Suomi paljon kauniimpi paikka. Maisemaoikeus on laaja yli maakunnallinen oikeus ja ratahanke tulee sitä rikkomaan arvoalueillamme, esim. Malmgårdissa.

Meluvaikutuksista on todettu seuraavaa: *"Meluvaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona. Arviointi perustuu melumallinnuksiin, jotka tehdään Suomessa yleisesti käytettävällä Nordic Prediction Method -melumallilla (NPM 1996). Mallinnus tehdään ennustetilanteessa kaikille hankevaihtoehdoille ilman meluntorjuntaa ja alustavan meluntorjunnan kanssa. Mallinnuksen tulokset esitetään kartoilla värikoodattuina meluvyöhykkeinä 5 dB:n välein. Melumallinnuksen tuloksia verrataan keskenään, ja arvioidaan kunkin hankevaihtoehdon mahdolliset hyödyt ja haitat."*

Melusta ja melumallinnuksesta alueeltamme on aiempia huonoja kokemuksia. Tieliikennemelua on mallinnettu, ja meluntorjunta on silti epäonnistunut, ja niinpä maa- ja liikennemelua on melusta käyty. Ilmeisesti käytössä on ollut sama ohjelma. Mitä muita keinoja/ohjelmia on käytettävissä? Selvitettävä mikä on tässä BAT. Parempaan pitää pystyä.

Melussa ei ole kyse subjektiivisesta kokemuksesta, vaan mitattavasta suureesta ja haitasta, joka vaikuttaa aina heikentävästi terveyteen. Ilmastomuutoksen lisäämä tuulisuuden lisäys tehostaa entisestään melun leviämistä. Tuuli kuljettaa nimittäin liikennemelua yllättävän tehokkaasti. Muutaman sadan metrin vaikutusalueesta onkin harhaanjohtavaa puhua ja tehdä vain sille arvioita.

Jo alustavassa tarkastelussa on tehtävä radan vaikutusalueiden kiinteistöjen lähtötason melumittaukset. Hiljaisuus on luksusta. Melu on saastetta. Kun hiljaisuus on mennyt, melusaasta tulee joka päivä. Peltomaisemassa melu leviää kilometrien päähän. Mäkien päällä asuvat eivät voi torjua melua mitenkään omilla toimillaan. Luonnonsuojelualueiden desibelirajoja ei ole mainittu ohjelmassa lainkaan. Myös luonnonsuojelu- ja virkistysalueilla on tehtävä melumittaukset ja arvioitava tulevaa melua ja suojaustarvetta.

Lisääntynyt melu on aina heikennys, haitta ja arvonalennus maisemassa, luonnossa, kiinteistössä ja aiheuttaa myös aina terveyshaittoja, vaikkei ihminen sitä itse tiedostaisikaan. Kuulomme valvoo aina. Kuulon ja aivoterveysten yhteys on osoitettu lääketieteellisissä tutkimuksissa.

Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön

Loviisa on agraarikaupunkina kylien kaupunki. Kylämme ovat vanhoja ja omaleimaisia rakennuskulttuuriperinnöltään. Vaikutukset onkin arvioitava kylittäin. Jokainen näistä kylistä on arvokas meille yhteisönä ja asukkaalleen kotipaikkana. Kyläkuva siinä kuin kaupunkikuva!

Vaikutukset kulttuuriperintöön niin ikään vaativat perusteellista arviointia. Ratalinjaukset häiritsevät valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja kunnallisesti arvokkaita kokonaisuuksia ja pienempiä rakennuskulttuurin arvokohteita. Itäisellä Uudellamaalla on säilynyt Suomen oloissa poikkeuksellisen paljon arvokohteita, jotka Itäradasta hyötyvät pitäjät Itäisessä Suomessa ovat purkaneet uusien rakennustensa tieltä.

Luonnonvarojen hyödyntämisestä

Luonnonvarojen hyödyntämiseen viitataan YVA:ssa. Ratalinjaukset ylittävät useita arvokkaita kallio-alueita. Onko niiden ylityksen tarkoitus hyödyntää kalliot louhittuna? Luonnonvarojen ohjaamisesta hyötykäyttöön ratalinjausten ohjureina on kirjoitettava avoimesti niin, että kansalaiset ymmärtävät, mitä kallio- ja harjuluonnolle aiotaan tehdä ja miksi.

Lopuksi

YVA:ssa aiotaan vaikutusten arviointia varten laatia luontoselvityksiä, meluselvitys, tärinä- ja runkomeluselvitys sekä arkeologinen inventointi. Keskeisimmistä maisemallisista kohteista laaditaan havainnekuvat.

Olemme esittäneet näihin kaikkiin osatehtäviin lisäyksiä ja laajennuksia, jotka ovat Loviisan kulttuuri- ja ympäristöliike ry:n näkemyksen mukaan tarpeellisia ja välttämättömiä, jos tätä tuhlaavaa suunnitteluhanketta ei saada lopetettua.

Mikäli hanke kuitenkin etenee kuin aavejuna, toivomme Loviisaan Koskenkylän kohdalle asemaa. Lisäksi toivomme, että meidät jatkossa osallistetaan ja informoidaan alueellisena ja aktiivisena sidosryhmänä. Olemme toimineet Loviisan alueella aktiivisesti ja sääntöjemme mukaisesti kulttuuri- ja luonnonympäristöjen puolesta vuodesta 1981.

Yhteystietomme:

[REDACTED]

[REDACTED]

Loviisassa 22.11.2024

[REDACTED]

[REDACTED]

Lähetetty: Ympäristön asiakaspalvelu <ympariston.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi>
Lähetetty: maanantai 25. marraskuuta 2024 7.40
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: YA0115975 - ynparisto.fi: Webform submission from: Anna palautetta

Luokat: [redacted]

Hei,

Välitän asiakkaalta tulleen yhteydenoton, tämä on tullut palauttuna asiaan UUELY/17031/2023, mutta asiakas on lähettänyt tämän 23.11.2024 klo 15.49 ja katsoin että palautteet olisi pitänyt jättää 22.11.2024.

Ystävällisin terveisin,
[redacted]

Ympäristöasioiden asiakaspalvelu
0295 020 900
ympariston.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi

Asiakkaan nimi: [redacted]
Puhelinnumero: [redacted]
Sähköpostiosoite: [redacted]
Yritys/iranomainen: SYKE

Lähetetty 25.11.2024 07:23:54 EET Lähetäjä: [redacted]@syke.fi

Huomenta,

Ohessa YVA-hankkeeseen liittyvä palaute.

Hyvää uutta viikkoa!
ystävällisin terveisin
[redacted]

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähetäjä: Ympäristö <[redacted]@ymparisto.fi>
Lähetetty: lauantai 23. marraskuuta 2024 15.50
Vastaanottaja: [redacted]@syke.fi>
Aihe: Webform submission from: Anna palautetta

Submitted on La, 23.11.2024 - 15:49

Submitted values are:
Mitä aihetta palautteesi koskee? *: Teknistä toimivuutta
Palaute:
Kakkos linjaus on huonoin vaihtoehto, vaarana luonnon muutokset venjärveen laskevat suot kärsivät ja veden pinta laskee ellei kuivu,kaikki pohjoispuolella olevat purot ja ojat katkeavat! Järki käteen !!! Ja ykkösvaihtoehto paras jos yleensä koko homma on kannattava voi olla etta meillä on ilmalaivoja 100v päästä!!!!

Haluan vastauksen *: Sähköpostilla
Jätä yhteystietosi

Sähköpostiosoite *: [redacted]
Nimesi: [redacted]

Document:
<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.ymparisto.fi%2Ffi%2Fosallistu-ja-vaikuta%2Fymparistovaikutusten-arviointi%2Fitarata-vantaa-tuusula-kerava-sipoo-porvoo-lowisa-myrskyla-lapinjari-kouvola&data=05%7C02%7Cympariston.asiakaspalvelu%40ely-keskus.fi%7Cc018fde46b24f48b72508dd0d110e1c%7Cd95951a6dfd34a749abbf2b2cb89d671%7C0%7C0%7C638681089095568846%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJFbXB0eU1hcGkiOnRydWUsIlYiOiIwLjAuMDAwMCIsIlAiOiJXaW4zMtIlklFOljoitWFpbCisldUljoyfQ%3D%3D%7C0%7C%7C%7C&sdata=rU9N4eeyO6cvP%2Bz1KUHTfwuVr3PQ8BHKIAFU9Aflap4%3D&reserved=0>

Ref:MSG0088462_a0lYk2nrfBhs0j5fp19W

Lähettsjää: [redacted]
Lähetetty: perjantai 29. marraskuuta 2024 15.17
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Anmärkning angående Östbanan

Luokat: [redacted]

Hej,

Bifogat [redacted] anmärkningar i ärendet UUELY/17031/2023.

Mvh,
[redacted]

