

Lähettiläjä:
Lähetetty:
Vastaanottaja:
Aihe:

maanantai 18. marraskuuta 2024 21.51

ELY Kirjaamo Uusimaa

OstbanaMKB/

Mielipide / Äsikt 51

Luokat:

Hej

Jag tycker att östbanan skulle förstöra Borgby byn helt totalt om den går rakt igenom vår fina lantidyll. Här finns massor med fåglar , insekter och fladdermöss, en stor del som är fridlysta. Och en tågbana skulle förstöra naturen helt här. Jag hoppas verkligen att det snart avgörs att denna tågbana inte passar och behövs här !

Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: maanantai 18. marraskuuta 2024 21.59
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata YVA / [REDACTED]

Luokat: [REDACTED]

Vastustan itäratahanketta koska se rikkoo maiseman ja Suomi ei tarvitse itärataa. Valtio voisi käyttää rataan käytettävät rahat kriittisempiin kohtiin, kuten rajavalvontaan sekä turvallisuutta lisääviin toimiin.

Mielipide Itäradan YVAan koskien radan linjausta Porvoon Suomenkylässä

Itäradan linjausvaihtoehto K ylittää omistamani kiinteistön [REDACTED] (liite 1) kohdalla noin 1,9 ha laajan vanhan metsäalueen, joka ympäröi puroa. Puron alkulähde on [REDACTED] itäpuolella oleva ojittamaton metsäalue, joten puro on erittäin kirkas mikä on harvinaista. Itse puro ja sen rannat ovat Metsälain 10 § mukaan erityisen tärkeä elinympäristö ja täten suojeltu Metsälain perusteella. Tämä alue on liitekartassa purppuranvärinen, [REDACTED]. Yhteensä nämä metsälakikuviot ovat 0,85 ha.

Nämä metsälakikuviot ja niiden lounaispuolella olevat kuviot [REDACTED] (0,37 ha) ja [REDACTED] (0,66 ha) ovat olleet suojeltuina ja koskemattomina kauan ja niissä esiintyy runsaasti lahoppuuta, katso liitteinä olevat kuvat 2 kpl. Alueella pesii paljon lintuja, jotka tarvitsevat koloja. Alueen lahoppu, erityisesti järeä vanha maapuu on muutenkin tärkeä monelle lajille.

[REDACTED] alueen kuvaus oli ja on:
"Runsaslahoppuustoinen kangasmetsä, vanha havu- tai sekametsä" sekä "Noro" ja kuollutta puuta oli silloin jo 20 m³/ha.

Kun tarkastellaan ympäröiviä metsiä niin huomaa että tämä alue on alueen vanhinta koskemattonta metsää, jossa on näin edustava varjostettu puronvarsiympäristö ja näin paljon sekä vanhaa että tuoreempaa kuollutta järeää puuta.

Koen että rata ei voi kulkea tämän metsäalueen läpi edes osittain turmelematta alueen ominaispiirteitä ja vaadin että ratahanketta ei toteuteta eli vertailuvaihtoehtoa 0+

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Lähetettä: [redacted]
Lähetetty: tiistai 19. marraskuuta 2024 12.40
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: uudely/17031/2023

Luokat: [redacted]

Mielipiden koskien itäradan osuutta Ve M ja Ve LP Myrskylän [redacted] Ve LP rataosuus halkoo metsiemme ja peltojen sekä vuokrapeltojemme halki. Kulku metsiimme ja pelloillemme vaikeutuu huomattavasti ja kiertoreitti lisäisi kustannuksia ja pilkkoiisi maitamme. Lisäksi rata vaikeuttaisi ja pidentäisi työmatkaa tilaltamme Kouvolan suuntaan noin 23km x 3 henkilöä per päivä. Se lisäisi polttoaineen kulutusta ja lisäisi siten kustannuksia. Kun junarata tulee [redacted] kohdalla ulos metsästä, juuri siinä kohdassa missä on peurojen ja kauriiden riistapelto, joten kävelevät juuri radan yli pellolle. Paikka on myös tärkeä paikalliselle metsästys seuralle, [redacted] Myös hirvet ja ilves käyttävät juuri tuota paikkaa kulku ja elin alueenaan. Kartasta löytyy paikkana [redacted] Riistanhoitotyö on arvokasta kaiken liikenteen kannalta. Mutta miten käy koiran kanssa metsässä työskentely, kun junat menisivät radalla 300km/h. Koiran käyttö ei enää olisi turvallista. Autoteillä voit sentään mennä varoittamaan autoilijoita koirasta ja riistaeläimestä tai pysäyttämään liikenteen, mutta junia et saa pysähdyksiin. [redacted] kohta radasta Ve LP on todella pehmeää savialuetta, vedet metsäalueiden kallioilta valuvat kohti peltoja jotka ovat maaston alinta kohtaa. [redacted] ympäröi jääkaudella muodostuneet kalliot, kivet ja hiekkaharjut. [redacted] on pysynyt lähes muuttumattomana satojen vuosien ajan. Vanhimmat tilat ovat olleet [redacted] 1500 luvulta lähtien saattaa olla jopa aikaisemminkin. Rata tuhoaisi kaunistaa maaseutua ja rikkoisi kylän rauhaa. Radan Ve LP viereiset rakennukset [redacted] ovat 200m päässä ja 800m päässä radasta. Molempien kivijalat on luohittu [redacted] kallioista käsipelin ja hevosta apuna käyttäen 1800 luvulla. Se on arvokasta ja uniikkia, perustuksiin ei saisi kohdistua minkäänlaista jatkuvaa tärinää. Vielä kommentti radan Ve M osuuteen. Joka tulee Myrskylän [redacted] läpi ja jatkaa kohti [redacted] Rata tuhoaisi [redacted] suurimman tilan rakennukset kokonaan, se on säälimättömän järjetöntä tuhota ihmisten elinkeino ja asuinympäristö. [redacted] tultaessa rata Ve M menisi 500m päästä vanhasta kyläkoulusta, joka on tärkeä osa Myrskylän ja varsinkin [redacted] historiaa. Koulu tulee kärsimään sekä rakennusvaiheesta, jos [redacted] kallioon tehdään tunneli, sekä rataliikenteen tärinästä. Myrskylässä on upeat pohjavesi alueet, joita tulee kaikin keinoin suojella. Rata halkoo juurikin niiden pohjavesi alueiden yli.

[redacted]

Keravan ympäristönsuojeluyhdistys ry



kerava(at)sll.fi

Uudenmaan ELY-keskus

PL 36

00521 Helsinki

Viite: UDELY/17031/2023

KERAVAN YMPRISTÖNSUOJELUYHDISTYKSEN YVA-LAUSUNTO ITÄRADAN
YMPÄRISTÖVAIKUTUTUKSISTA

Itäradan tavoite junayhteyksien parantamisesta Porvooseen ja itäiseen Suomeen on sinällään kannatettava, mutta hankkeen ympäristövaikutukset ovat merkittävät.

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

Molemmat ratalinjaukset (KE ja 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.

Sipoon puolella rata nousee kaikissa linjausvaihtoehdoissa (KE, KP, N) maan pinnalle siten, että siitä voi tulla uusi este maakuntakaavassa esitetyille Sipoonkorven ja Rörstrandin vanhan metsän väliselle viheralueelle. Keravan ja Nikkilän välillä eteläinen linjaus (N) ei kulkisi läheltä luonnonsuojelualueita, mutta se kulkisi kolmen pohjavesialueen ali tai halki. Tunnelin rakentaminen pohjavesialueelle vaatii tarkkaa vaikutusten arviointia. Pohjoiset linjaukset (KE

ja KP) kulkisivat Degerbergin luonnonsuojelualueen ohi todennäköisesti tunnelissa ja nousisivat tunnelista Kalkbergetin kallioalueen ja Skogsbackan luonnonsuojelualueen välittömässä läheisyydessä. Kalkberget on valtakunnallisesti arvokas kallioalue, jonka vanhat kalkkikivilouhokset ovat kiinteitä muinaisjäännöksiä. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee selvittää, miten rata vaikuttaisi näiden alueiden ominaispiirteisiin ja luontoarvoihin.

Keravan ja Porvoon välillä kulkee jo nyt junarata. Itäradan ympäristövaikutukset Keravan ja Porvoon välillä olisivat pienimmät, jos rata nousisi tunnelista Nikkilän länsipuolella niin, että se yhdistyisi suoraan olemassa olevaan rataan. Jostain syystä tätä vaihtoehtoa ei ole esitetty reittilinjauksissa, mutta se tulee ehdottomasti tutkia. Tällöin täysin uutta maanpäällistä rataa tarvitsisi rakentaa vain Porvoon ja Korian välille. Ratayhteys tulee suunnitella siten, että samalla radalla voidaan toteuttaa sekä Sipoon ja Porvoon lähijunaliikenne että Itäradan kaukojunaliikenne.

Itäradan toteuttamisesta syntyvät ekologiset haitat tulee kompensoida, ja sopivia kohteita esimerkiksi metsäkadon hyvittämiseen tulee etsiä alusta alkaen.

Keravalla 19.11.2024



15.11.2024

Mörskom Svenska Ungdomsförening rf.
Forsbyvägen 663
07600 Mörskom
Y- 1084983-3

Uudenmaan ELY-keskus
Itärata Oy

Lausunto koskien ratalinjausta ve M

Mörskom Svenska Ungdomsförening on rekisteröity yhdistys, jonka toiminnan alku ulottuu aina vuoteen 1906. Yhdistyksen omistuksessa on Trollebo-niminen kiinteistö osoitteessa Koskenkyläntie 663, 07600 Myrskylä. Kivirakenteinen kiinteistö on säilynyt aina yhdistyksen perustamisesta nykypäivään saakka. Kiinteistö on tänä päivänä huippukunnossa. Kiinteistön kunnan eteen ja kunnossa pysymiseen on yhdistyksen kokoon ja resursseihin nähden tehty valtavat ponnistelut. Esittelemme mielellämme kiinteistöä kiinnostuneille.

Yhdistyksenä olemme erittäin huolissamme Itärata Oy:n suunnitelmista tuoda rata (ve M) Hyövinkylän kylän maa-alueiden läpi, ja yhdistyksemme kiinteistön läheltä.

Yhdistys on samaa mieltä Myrskylän kunnan kanssa siitä, että ratalinjaus ve M on alueelle vain kielteinen asia, joka ei millään tavalla edistä alueen kehitystä tai luo mahdollisuuksia tulevaisuudessa.

Radan tuominen Hyövinkylän läpi kiinteistömme läheisyydestä on huolenaiheista kaikkein suurin. Jatkuva, ja saadun tiedon perusteella myös suhteellisen suuri, liikennöintimäärä aiheuttaa huomattavan riskin vanhan kivikiinteistön vaurioitumiselle. Varsinkin jatkuva tärinä on omiaan vaurioittamaan kiinteistöä. Lisäksi rakentamisajan tunnelointityöt ovat iso riski kiinteistölle.

Yhdistys on perustettu yleishyödylliseksi yhdistykseksi, jonka tavoite on edesauttaa alueen ja nuorten kehitystä. Tätä tavoitetta ei tue se tosiasia, että kylän läpi vedetään rautatie ilman asemasuunnitelmaa tai edes sellaisen varausta, kohtuullisen matkan päästä.

Alueen kehitystä tukeva vetovoimatekijä, maatalous pois lukien, on luonto ja sen ympärillä tapahtuva harrastustoiminta. Junarata, mikä halkoo yhdistyksemme alueella sijaitsevat kylät Hyövinkylä, Jaakkola ja Hallila, ei tätä alueen lähes ainoata kilpailuvalttia tue, päinvastoin.

Luontoarvo on myös hiljaisuus. Saadun tiedon perusteella radan liikennetiheys ruuhka-aikaan olisi n. 15 min. välein. Tämä johtaisi luontoarvon katoamiseen, eikä sitä menettämisen jälkeen enää ole mahdollista takaisin saada.

Yleishyödyllinen asia on myös korkealuokkainen pohjavesi. Myrskylän kunnan alueella ja em. kylien kohdalla on pohjaveden muodostumisalue. Pohjavesialue palvelee isoa osaa Itä-Uudenmaan kuntia, mukaan lukien Loviisan kaupunki. Pyydämme kohteliaimmin, että tällekin asialle asetetaan huomattavaa painoarvoa tulevan radan linjausta arvioidessa.

Lisätietoja antaa



Lähettiläjä: [REDACTED]
Lähetetty: tiistai 19. marraskuuta 2024 16.27
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Ostbanan [REDACTED]

Luokat: [REDACTED]

Planeringsförslaget för Östbanan som Itärata Oy har gjort förorsakar livsfara för människor kring Östbanan och bland annat husdjur.

Planeringsdirektör [REDACTED] har på flera informationstillfällen för allmänheten svarat på frågor från deltagarna angående viltets möjlighet att förflytta sig över järnvägen, om det skulle behövas t.e.x. broar för detta:

"Det behövs inga viltbroar då det längs järnvägen inte kommer att sättas upp skyddsstängsel".

Östbanan planeras enligt Itärata Oy att gå genom bycentrum i åtminstone Borgby, Sibbo och Andersböle och Söderveckoski i Borgå.
Tågen planeras köra med en max hastighet på 300km/h.

Utan stängsel kommer banan att vara livsfarlig för åtminstone barn, åldringar samt husdjur. I dessa ovan nämnda byar finns dessutom flera hästgårdar.

P.g.a. livsfara för människor och husdjur bör detta projekt avbrytas omedelbart.

Med Vänlig Hälsning
[REDACTED]

Att: kirjaamo.uusimaa(at)ely-keskus.fi

Mielipiteitä **Itäradan YVA-ohjelmasta** koskien **Lapinjärven pohjoista (ve LP)** sekä **Myrskylän (ve M)** vaihtoehtoja. Tässä kannanotto lähinnä suunnittelusta rataosuudesta joka menisi Myrskylässä Jaakkolan ja Hyövinkylän kylien läpi.

Taustatietoa Jaakkolan kylästä

Mitä negatiivisia vaikutuksia Jaakkolan kylälle tulisi jos LP vaihtoehto valittaisiin.

Valtaosa kyläläisistä asuttaneet tilojaan jo useamman sukupolven ajan, muutamalla tilalla useamman sataa vuotta, joten ympäristö ja luonnonilmiöt tällä alueella ovat kaikilla tiedossa, kannattaa konsultoida kyläläisiä, tieosuuskuntaa, metsästysseuraa ym. olosuhteista Jaakkolassa.

Hiekkainen kylätie kulkee kylän läpi, kylään pääsee kahta kautta. Ratavaihtoehto (ve LP) kulkisi kylätien yli. Koska ei tietoa miten kulkeminen järjestyisi, se kuitenkin aiheuttaisi ongelmia monelle kyläläiselle, ei ainoastaan tilanhoidollisesti mutta myös muun kulkemisen suhteen autoilla, traktoreilla, metsäkoneilla, tukkirekoilla, maitoautoilla ym. Jos ei tätä tieosuutta voisi käyttää, tämä aiheuttaisi kulkemisen suhteen melkoisen kiertotien, jos joutuisi käyttämään Uudensillan kohdan poistumistietä kylästä, usealle jopa parinkymmenen kilometrin lisäämatkan.

Jaakkolan kylä sijaitsee metsän ja kallioiden ympäröimänä, maaperä on savimaata. Sekä Hyövinkylässä että Jaakkolassa on pohjavesialueita. Keväisin ja syksyisin sekä sateisina aikoina vesi virtaa kallioita pitkin alas Jaakkolaan, varsinkin pellot ovat silloin pehmeitä. Kyseinen rataosuus kulkisi juuri tällaisten metsä- ja peltoaluiden läpi. Koska kylä on metsän ympäröimänä ja rauhallinen alue tiloineen ja peltoineen, täällä on vilkas elämä eläinten ja lintujen suhteen. [REDACTED] pellolla on vuosikymmeniä ollut syöttöpiste riistalle. Nyt syksyllä villisiat ovat möyrineet kyseisellä pellolla. Hirvet, peurat ja metsäkauriit ovat tuttu näky pelloilla, metsissä, kylätiellä sekä jopa puutarhoissa. Varsinkin talvisin näkee riistan kulkureitit hyvin, kulkevat juuri ratavaihtoehtoa pitkin metsässä ja pelloilla ylittäen kylätien. Mörskom Södra jaktförening metsästysseuralta lisätietoa.

Peltoja halkoo puro jonka varrella runsaasti elämää, ratavaihtoehto menisi sen yli. Puron varrella mm. mäyriä, supikoiria, kettuja, ilves, jäniksiä ja jyrsojia, joiden myötä myös haukkoja ja muita petolintuja. Kesäisin mm. töyhtöhyppien pesintä pelloilla, keväisin ja syksyisin mm. kurjet ja hanhet käyttävät juuri ratavaihtoehto peltoja taukopaikkoina. [REDACTED]

[REDACTED] Talviruokinnassa olen selvästi nähnyt että mm. hömötiäisen, töyhtötiäisen, varpusten, tikkojen, närhien, urpiaisten ja muiden lintulajien määrät ovat pienentyneet. Hömötiäisen kohdalla yksi syy tähän on varmaan kirjanpajan tekemät tuhot metsissä täällä itäisellä Uudellamaalla. Hakkuita jouduttu tekemään metsissä tuhojen takia, tuhoten samalla mm. hömötiäisen elinalueita. Jos muidenkin hakkuiden lisäksi vielä ratavaihtoehto veisi enemmän lintujen elinympäristöä, lintujen määrät vähenisivät entisestään kuten myös muiden eläinten.

Kylässä on tiloja jotka ovat olleet toiminnassa jo useamman sataa vuotta, vanhin tila jo 1500-luvulta. Kylässä useampi parisataa vuotta vanha rakennus joiden kivijalat on rakennettu kivilohkareista jotka tuotu metsien kalloista. Nyt suunniteltu rataosuus kulkisi muutaman sadan metrin päästä yhden tällaisen vanhan tilan rakennusten vierestä, päärakennus 1820-luvulta. Tuskin vanhat rakennukset kestäisivät tärinän jonka rata toisi tullessaan jo rakennusvaiheesta alkaen.

Kaikki tämä elo Jaakkolan kylässä häiriintyisi jos Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (ve LP) valittaisiin, luonnonrauhassa sijaitseva kylä ja luonto eläimineen kärsisivät, eikä tästä radasta olisi mitään hyötyä Myrskylälle saatikka Jaakkolan kylälle.

Ratavaihtoehto (ve M) joka menisi Hyövinkylän läpi jyräisi yhden Myrskylän suurimmista yrityksistä ja heidän tilan kylässä pohjavesialue. Ei vain Myrskylän Jaakkolan ja Hyövinkylän kylissä, mutta myös muualla itäisellä Uudellamaalla, moni maanviljelijä joutuisi miettimään elinkeinonsa jatkumista, jos itärata rakennettaisiin. Kiinteistöiden arvonlasku, radan tuomalla 15 min. ajansäästöllä on melkoisen kallis hinta, jonka moni maanviljelijä ja metsänomistaja joutuisi maksamaan, radasta josta heillä ei ole mitään iloa. Mistä se ruoka tuodaan kaupunkilaisten pöytään, jos moni joutuu lopettamaan elinkeinonsa ratahankkeen takia? Onko näillä ratavaihtoehdoilla mitään virkaa kun tuskin asemiakaan on tulevaisuudessa suunniteltu keskelle metsää maaseudulle.

Suomen taloudellinen tilanne, jossa kaikkialla menee heikosti, moni kunta velkainen, ja tällaista ratahanketta rahoitetaan?

Liitteenä video syksyiseltä päivältä jolloin taas iso parvi kurkia vietti aikaa pelloilla joille kaavaillaan ratavaihtoehtoa.



Lähetttäjä:
Lähetetty: tiistai 19. marraskuuta 2024 22.40
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata

Luokat:

Moi.

Itäratadalla ei ole mitään järkeä täällä hiljaisella maaseudulla.
Ei pysäkkiä ja missä matkustajat? En usko että kouvolaalaiset maksaa tämän radan. Tämä rikkoisi maaseudun, ja kaikki valmiin infran mitä täällä on. En tiedä ketään kuka olisi tämän kannalla. Mitä jos nämä rahat käytettäisiin vaikka maanpuolustukseen.
Ei tätä ainakaan näillä näkymin turismin varaan kannata rakentaa.
Sekä myrskylän että liijendaalin rata vaihtoedot ovat huonot!
Olen seurannut loviisa-lahti radan käyttöä. Tämä tosin teollisuuden rahti käytössä mutta ei ole tainnut tänävuonna kun 1 juna mennyt. Mutta kunnosapitoa on kyllä ollut. Mitäköhän se maksaa kun käyttöä ei ole mutta ylläpitokustannukset säilyy... Ihan sama tulee olemaan itäradan kanssa. Kymenlaakson eläkeläiset ei kelamaksuillan tätä maksa!
Vaikka tämän eu maksaisi, niin käyttö on olematon !
Toivon että laitatte tuloslaskeman tämmöisestä hankkeesta kaikkien näkyville , jos asukkaat ei sitä halua ja tämä ei ole kannattavaa liiketoimintaa niin miksi rakentaa?

T.

Lähetttäjä: [redacted]
Lähetetty: tiistai 19. marraskuuta 2024 21.22
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata lausunto

Luokat: [redacted]

UUDELY/17031/2023

Nsp mörskom lokalavdelning

Tässä maanomistajien näkökulmia Jaakkola, hyvinkylä ja kreivilä

Tämä lausunto käsittelee Itäradan linjausta Lapinjärvi pohjoisen (LP) ja Myrskylä (M) Tämä lausunto myös tuo esiin huolen Itäradan kahden linjauksen vaikutuksista Jaakkolan, hyvinkylän ja Kreivilän kylien alueilla, erityisesti maatalouden ja metsätalouden näkökulmasta. Keskeiset huomiot liittyvät alikulkujen riittävyteen, jotta suuret maatalouskoneet pääsevät liikennöimään esteittä. Ilman tarpeeksi suuria alikulkuja liikkuminen peltojen ja metsien välillä pitenee, mikä aiheuttaa taloudellisia haittoja alueen viljelijöille.

Lisäksi mainitaan, että peltojen jakaminen uudelleen on tarpeen, ja että Itärata-yhtiön tulisi kattaa näiden uusjakojen kustannukset. Tämänhetkiset linjaukset vaikuttavat myös maanomistajien kiinteistön arvoon negatiivisesti, ja alueen asukkaiden mieliala on heikentynyt.

Yhteenvetona voidaan todeta, että Itäradan suunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon paikallisten elinkeinojen tarpeet ja vaikutukset, jotta alueen kehitys pysyy kestäväenä ja elinvoimaisena.

Lausunnon mukaan nykyiset Itäradan linjaukset aiheuttavat suurempia haittoja maataloudelle ja metsätaloudelle kuin vaihtoehtoinen linjaus, joka kulkisi kutostien eteläpuolella. Erityisesti huolestuttaa, että [redacted] maatilalla jää täysin Myrskylä-linjan alle, mikä vaikuttaa merkittävästi tilan toimintaan.

Lisäksi maanomistajien kiinteistöarvot laskevat näiden linjausten vuoksi, mikä heijastuu myös alueen asukkaiden mielialaan. Asenteet ovat huonontuneet Jaakkolassa, Hyvinkylässä ja Kreivilässä, mikä osoittaa, kuinka linjausten vaikutukset ulottuvat laajasti paikallisyhteisöihin. Tässä kontekstissa on tärkeää huomioida, että alueen kehittämisessä tulee tasapainottaa infrastruktuurin tarpeet ja paikallisten elinkeinojen säilyminen.

Yst Terv [redacted]
[redacted]

Lähetettä:
Lähetetty: tiistai 19. marraskuuta 2024 21.20
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Yva lausunto itärata

Luokat:

UUDELY/17031/2023

YVA Lausunto Grevnäs Mickelspiltom Byaförening

1. Johdanto
Tämä lausunto käsittelee Itäradan linjausta Lapinjärvi pohjoisen (LP) alueella ja sen vaikutuksia Grevnäs Mickelspiltom kylän asukkaille. Linjaus herättää huolta, sillä se vaikuttaa merkittävästi kylän infrastruktuuriin ja asukkaiden päivittäiseen elämään.
2. Vaikutukset kylään ja kyläläisiin
- Moni tuttu ja turvallinen tie jää pois käytöstä, mikä johtaa kiertoteiden syntymiseen. Tämä lisää matkustusaikaa ja hankaloittaa liikkumista kylän sisällä.
- ****Alikulku Pikkujoentiellä****: On ehdottoman tärkeää, että Pikkujoentie saa alikulun. Tämä mahdollistaa kiinteistöjen ja asukkaiden kuulumisen Kreivilä-Mickelspiltom kyläyhteisöön ilman pitkiä kiertoteitä.
3. Ympäristövaikutukset
- ****Palakallion ulkoilupaiikka****: Kylälaisten suosima ulkoilupaiikka, jossa on kota ja pulkkamäki, sijaitsee lähellä linjausta. Radan läheisyys voi aiheuttaa haittavaikutuksia, kuten melua ja liikenneturvallisuusriskejä.
- ****Lenkkipolut ja pyöräilyreitit****: Mickelspiltomin puolella kulkee suosittu lenkkipolku, joka yhdistää Porlamin ja Kreivilä-Mickelspiltom. Alikulun rakentaminen on tärkeää, jotta reitti pysyy turvallisena ja käytettävänä.
4. Metsästys ja eläinten turvallisuus
- Radan kulku Kreivilän kylän läpi luo ongelmia metsästäville kyläläisille, sillä se rikkoo metsästysmaita ja lisää riskiä, että koirat ja riistaeläimet jäävät junan alle.
5. Kiinteistöjen arvon lasku
- Radan vaikutus kyläläisten kiinteistöjen arvoon voi olla merkittävä. Asuntojen läheisyys radalle, jossa junat kulkevat 300 km/h, lisää turvallisuusriskejä erityisesti lapsille.
6. Turvallisuusnäkökohdat
- Asutuksen läheisyydessä on välttämätöntä, että radan molemmille puolille rakennetaan suojaverkot. Lapsilla ei ole kykyä ymmärtää vaaroja, joten tämä on elintärkeää.
7. Kulttuurinen vaikutus
- Kreivilän kulttuuriympäristö kärsii, kun radasta tulee suuri sora- ja betonirakenteinen rakenne, joka rikkoo maisemaa. Esimerkiksi Kreivilän tien ylitys on surullinen näky, kun korkeista rakennelmista tulee hallitsevia elementtejä kulttuurimaisemassa.
8. Johtopäätökset
Yhteenvetona todetaan, että Itäradan suunniteltu linjaus Lapinjärvi pohjoisen alueella on katastrofaalinen vaikutus Grevnäs Mickelspiltom kylälle ja sen asukkaille. Suositamme vahvasti, että suunnittelussa otetaan huomioon alikulkujen rakentaminen ja ympäristön suojelu. Kyläläisten elämänlaatu, turvallisuus ja kulttuurinen perintö ovat ensiarvoisen tärkeitä, ja niiden turvaamiseksi tarvitaan välittömiä toimia.

Tämä lausunto on tarkoitettu alustavaksi pohjaksi, ja se voi vaatia lisätietoja tai tarkennuksia paikallisten olosuhteiden ja vaatimusten mukaan.

YVA Lausunto Grevnäs Mickelspiltom Byaförening

1. Johdanto
Tässä lausunnossa käsitellään Itäradan linjausta Lapinjärvi eteläisen (LE) alueella. Ehdotettu linjaus on luontoa säästävämpi vaihtoehto, joka voi merkittävästi vähentää negatiivisia vaikutuksia kyläläisiin ja ympäristöön.
2. Luontoa säästävä vaihtoehto
- ****Kutos tien läheisyys****: Suuri osa radasta voitaisiin rakentaa Kutos tien läheisyyteen. Tämä vähentäisi tarvetta muuttaa nykyisiä teitä ja infrastruktuuria, mikä olisi vähemmän haitallista paikalliselle ekosysteemille.
- ****Riistavapaa alue****: Ehdotus sisältää myös mahdollisuuden luoda riistavapaa alue ristaaidalla, mikä suojelee paikallista eläimistöä ja vähentää riskiä, että eläimet joutuvat radan alle. Tämä om mahdollista Liljendalin keskustasta moottoriteille asti kutostietä.
- #### 3. Turvallisuusnäkökohdat
- ****Rakentamisen turvallisuus****: Rakentaminen Kutos tien vieressä voisi olla turvallisempaa, koska tie jo toimii liikenteen suuntaviittona. Tämä vähentäisi liikenneonnettomuuksien riskiä verrattuna radan rakentamiseen kylän läpi.

4. Yhteenveto
Ehdotettu Lapinjärvi eteläisen (LE) linjaus on huomattavasti kestävämpi vaihtoehto, joka ottaa huomioon sekä ympäristön suojelun että paikallisten asukkaiden turvallisuuden. Suosittelemme tätä vaihtoehtoa vakavasti, jotta voimme minimoida haittavaikutukset ja turvata kylän elinympäristön.

Elinkeino: Monen maatilan maat jakaantuvat molemmin puolin rataa. Koneiden siirtäminen lisää kustannuksia maanviljelijälle kun pelloille mennään kiertotietä ja lisää vaaroja muulle tieliikenteelle. Monet tämän päivän koneet on niin leveät etteivät välttämättä mahdu siltojen väliin. koneita joudutaan purkamaan ja kasaamaan.

Myös monen kyläläisen henkinen terveys on huonotunut radan uhan takia. Erityisesti ne joiden koti jää alle ja kiinteistöjen hinnat laskevat rajusti mutta saavat vasta rakentamis vaiheessa korvausta ja joutuvat kustantmaan itse arvon laskun jos haluavat myydä ennenkuin lunastus olisi mahdollinen johon voi mennä kauan



Östbanan – en miljömässig och ekonomisk katastrof

Planerna på att bygga Östbanan väcker stora frågor om dess miljömässiga och ekonomiska hållbarhet. Trots omfattande kritik gällande både den bristande ekonomiska nyttan och de betydande skadorna på natur och lokalsamhällen, driver projektet vidare. De långsiktiga konsekvenserna för miljön och omgivningen är särskilt oroande.

Banans planering och eventuella byggande är i närmaste gämnförbart med **Robert Oppenheims**, uppfinning av atombomben, som han sedan ångrade .

För oss är de mest kritiserade alternativet den södra sträckningen genom Lapträsk.

I Forsby skulle banan korsa den känsliga Forsby å och rakt genom byn Tetom, vilket påverkar ett stort antal fastigheter. Vidare österut planeras korsningar över både den gamla och nya riksväg 6, vilket kräver omfattande brobyggen. Även sjön Niinijärvi, med sitt rika fågelliv, skulle påverkas negativt.

I Liljendal skulle många hus drabbas, och den smala passagen mellan riksväg sex och Hopom träsk skapar stora problem för både människor och djur. På Lapträskets södra sida förstör sträckningen betydande områden av skog och åkermark, och korsar de historiskt värdefulla Ryssugnarna (407010005) i Bäckby.

I Havergårdsvägen-området delar banan upp byarna Hindersby och Lindkoski, och passerar genom ett internationellt betydelsefullt fågelområde där hundratusentals fåglar rastar under vår och höst. På Lindkoski-sidan hotas värdefull jordbruksmark att splittras i små obrukbara bitar, vilket försvårar jordbrukets lönsamhet och effektivitet.

Längre österut, vid Koivisto och Soiniitty, passerar sträckningen genom skog, kärr och åkerområden, med flera fastigheter som påverkas direkt. Dessutom kräver detta avsnitt stora mängder grus, pålar och betong på grund av lerjordarna mellan små bergskullar. Projektets miljöpåverkan är betydande, och jämförelser har gjorts med Kinesiska muren – en konstruktion som sannolikt skulle bli synlig från rymden.

Jordbruksmark och skogsarealer längs banans sträckning riskerar att förstöras permanent, vilket påverkar både människors och djurs livsvillkor. Samtidigt försämras möjligheterna till samarbete mellan byar, och djurlivet hindras från naturliga rörelsemönster.

Om projektet trots allt genomförs förespråkas Mörskom-alternativet, där markens stabilitet minskar den totala miljöbelastningen. Som konstaterades vid mötet i Lindkoski skulle det ta cirka 280 år för att balansera den miljöpåverkan som bygget orsakar – en tidsperiod som belyser projektets långtgående effekter.

Med en budget på 5–10 miljarder euro är det rimligt att anta att invånarna i Kouvola, St Michel och Kajana skulle föredra att dessa resurser används till mer hållbara och samhällsnyttiga projekt än

en tågbana vars behov och långsiktiga nytta ifrågasätts.



Itärata – ympäristö- ja taloudellinen katastrofi

Itäradan rakentamissuunnitelmat herättävät suuria kysymyksiä sen ympäristön ja taloudellisen kestävyys suhteen. Huolimatta laajasta kritiikistä sekä taloudellisen hyödyn puutteesta että merkittävistä haitoista luonnolle ja paikallisyhteisöille, hanke jatkuu. Pitkän aikavälin vaikutukset ympäristöön ovat erityisen huolestuttavia.

Junaradan suunnittelu ja mahdollinen rakentaminen on melkein verrattavissa Robert Oppenheimin keksimään atomipommin, jota hän myöhemmin katui.

Meille eniten kritiikkiä saava vaihtoehto on eteläinen reitti Lapinjärven kautta.

Koskenkylässä rata ylittäisi herkän Forsby joen ja jatkaa suoraan Tetomin kylän läpi vaikuttaen useisiin kiinteistöihin ja toloon. Itään päin mentäessä joudutaan ylittämään sekä vanha että uusi valtatie kuusi, mikä edellyttää laajaa siltarakentamista. Myös rikkaan linnustonsa sisältävä Niinijärvi vaikuttaisi negatiivisesti.

Liljendalissa monet talot kärsisivät, ja kuutostien ja Hopom järven välinen kapea käytävä aiheuttaa suuria ongelmia sekä ihmisille että eläimille.

Lapinjärven eteläpuolella reitti tuhoaa merkittäviä metsä- ja peltoalueita ja ylittää historiallisesti arvokkaan Ryssugnarnan (407010005) pekinkylässä

Kauravainiontien alueella reitti jakaa Heikinkylän ja Lindkosken kylät ja kulkee kansainvälisesti tärkeän lintualueen läpi, jossa satojatuhansia lintuja lepää kevään ja syksyn aikana. Lindkosken puolella arvokasta maatalousmaata uhkaa hajottaa pieniksi käyttökelvottomiksi paloiksi, mikä vaikeuttaa viljelyn kannattavuutta ja tehokkuutta.

Idänpänä, Koiviston ja Soiniityn kohdalla, reitti kulkee metsän, suon ja viljelysmaan halki, johon vaikuttaa suoraan useita kiinteistöjä.

Lapinjärvi etelä vaatii suuria määriä soraa, paaluja ja betonia pienten kukkuloiden välisen savimaan takia. H

Hankkeen ympäristövaikutukset ovat merkittävät, ja sitä on verrattu Kiinan muuriin – rakenteeseen, joka todennäköisesti näkyisi avaruudesta asti.

Reitin varrella olevat maatalous- ja metsäalueet ovat pysyvän tuhoutumisen vaarassa, mikä vaikuttaa sekä ihmisten että eläinten elinoloihin. Samalla kylien väliset yhteistyömahdollisuudet heikkenevät ja eläinelämä estyy luonnollisista liikkumismalleista.

Jos hanke kuitenkin toteutetaan, kannatetaan Myrskylä-vaihtoehtoa, jossa maaperän vakaus vähentää kokonaisympäristökuormitusta.

Kuten Lindkosken infokokouksessa todettiin, rakentamisen aiheuttamien ympäristövaikutusten tasapainottaminen kestäisi noin 280 vuotta - aika, joka korostaa hankkeen kauaskantoisia vaikutuksia.

5-10 miljardin euron budjetilla on perusteltua olettaa, että Kouvolan, Mikkelin ja Kajanan asukkaat haluaisivat käyttää näitä resursseja kestävämpiin ja yhteiskunnallisesti hyödyllisempiin hankkeisiin kuin rautatie, jonka tarve ja pitkäaikainen hyöty on kyseessä.

Peter Mickos

Jordbrukare, ingengör / Maanviljeliä, insinööri

Nykullavägen 24 /Nykullantie 24

07850 Hindersby / Heikinkylä

044-3210572

Peter.mickos@luukku.com

Lähetettjä: [redacted]
Lähetetty: tiistai 19. marraskuuta 2024 21.47
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Kopio: [redacted]
Aihe: Anmärkning och synpunkter på Östbanan planerna till NTM-centralen
Liitteet: Inlämning av anmärkning mot förslaget till Nylandsplanen 2050.pdf

Luokat: [redacted]

Tack för infomötet 23.10 i i Konstfabriken i Borgå.

Måste erkänna att jag aldrig tidigare har deltagit i ett möte som börjar med förhållningsorder, d.v.s. ställ bara "rätta" frågor, så att ingen blir sårad. Antar att min. 70% av mötesdeltagarna var personer som är oroliga för sina hem och sitt levebröd och hittills har inte ett enda möte hållits, där vi har fått svar på frågor som är viktiga för oss som i värsta fall blir under Östbanan.
Därför tar jag mig friheten att sända mina synpunkter till flera mottagare.

Synpunkter på banalternativ AB över [redacted]:

1. Överraskande nämns AI som primus motor. Det kunde eventuellt mera ha poängterats att det är människan som matar in uppgifterna och är därmed ansvarig. AI gör väl tillsvidare inte beslut gällande Östbanan?

2. Miljön/djur: förhoppningsvis har konsekvensbedömningen gällande fågellivet blivit gjord under alla årstider?
Förutom diverse småfåglar, kråk- och skatfåglar, kan orre, tjäder, järpe, spillkråka, gråspett, hackspett, kattuggla och slaguggla nämnas. Dessutom tranor och sångsvanar, mest under våren och hösten.
Det lönar sig väl inte att nämna älg, rådjur, vitsvanshjort och hare? Däremot grävling, sländor och fjärilar som t.ex. pågfågelöga, sorgmantel, aurora.

I konsekvensbedömningen nämns "Bullerområdet som banan orsakar: I öppen terräng kan landskapskonsekvenserna sträcka sig några km bort." "Några km", som inte desto mera har preciserats, har en stor inverkan på både djur och människor.

3. Under mötet berättades det överraskande litet, om någonting alls, om hur landsbygdens befolkning skall klara av Östbanans konsekvenser.
"Befolkning, människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel" nämns i konsekvensbedömningen, men ingenting om hur Östbanan inverkar på den befolkningen som har lantbruket som levebröd?

4. Scenario - Banan kommer alldeles invid stugknuten (vissa byggnader blir under banan): Eftersom det till största delen är frågan om lerjord och gamla byggnader ständigt måste renoveras, ställer man sig frågan om vem som är ansvarig när ett snabbtåg kör förbi och byggnaderna skadas? Vilken instans gör det och vem bär ansvaret? Försäkringsbolagen ersätter knappast?

5. Ökad mängd av åldringar som inte får/kan bo hemma, inte rym i servicehus och inte har råd/kan köpa bostäder.
Östra Nylands välfärdsområdets (och även andra välfärdsområdets) framtida strategi är att möjliggöra hemmaboendet för åldringar, eftersom det inte kommer att finnas plats i serviceboenden.
I byarna som Östbanan kör över, bor ett stort antal åldringar. Eftersom det ses som ett problem att antalet åldringar växer, så är antagligen Östbanan också en lösning på åldrings"problemet"?

6. Förhoppningsvis är inte förhöjda skatter på kommande? Det är mycket ironiskt att betala fastighetsskatt för ingenting.
Finansiering av banplaneringen och verkställandet är storhetsvansinne med tanke på världsläget.

7. Bifogat min anmärkning mot förslaget till 2050 Nylandsplanen. Anmärkningen sändes 2020 till Nylands förbund. Föga överraskade var åtgärden: "Anmärkningen ger inte anledning till att ändra planförslagen".

8. Ett önskemål till Borgå stad: Pausa med enkäterna, där frågeställningen lyder "vad önskar du, vad tycker du..." ifall det sist och slutligen endast gäller centrum och eventuellt skärgården.

9. Många frågor/inga svar? Svar typ "om det inte planeras, så sker ingen "utveckling" / "det är tyvärr alltid någon som inte gagnas av besluten" undanbedes, tack.
Vi har också bekantat oss med tidsschemat för Östbanan.

Med vänlig hälsning,

[redacted]



Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Sammanfattningssida

Inlämning av anmärkning mot planen

1. Din anmärkning mot planen

by i Borgå, :

Gratulerar! Om jag har tolkat kartan rätt, så kommer den planerade tågförbindelsen att gå över mitt hem. Gården har varit i släktens ägo sedan 1800-talet och det är säkert inte det enda hemmanet som bulldozers planeras köra över.

Miljö:

I dagens läge används vissa trendord i dom mest vansinniga sammanhang, t.ex. "hållbar utveckling", "hållbar användning av naturen", "deltagande process"? Vi i byarna får höra av utsocknes om hur vackert här är och vi är tillsvidare exakt av samma åsikt. Vi är nöjda med att bo i små byar, även om dom inte är s.k. utvecklingscentra. Vi kräver varken skolor, butiker eller annan service, endast att få leva i fred och ta hand om våra gårdar. Folk som har bott här i hela sitt liv eller flyttat tillbaka, gör det för att få leva i lugn och ro med naturen. När jag var barn, fanns här 3 skolor, 3 butiker, och 1 post. Nu finns här inget av dom tidigare nämnda och det är fine för oss. "Bystatus" togs bort för flera år sedan och eftersom vi "inte mera existerar" enligt Nylands landskapsplan, så det är tydligen helt godtagbart att förstöra våra hem och naturen. Har någon som är involverad i landskapsplanen ens bemödat sig att besöka omnejden eller ritas det endast kartor vid diverse pc:n? Det har tidigare planerats ett flygfält (vilket ingen ville ha hit) och Helsingfors försöker hela tiden få mera utrymme (ofta via bulvaner, om det inte i annat fall lyckas) för avstjälningsplatser.

Växande centrum och förbindelser:

Borgå stad har en längre tid haft flera tomter som är osålda och ett antal områden som står obbyggda b.l.a. p.g.a. ointresse från diverse byggfirmor. Finlands flyktingpolitik måste i så fall bli betydligt positivare om det skall hittas folk till alla tillväxtcentra. Kosmopolitiska Helsingfors har blivit en mantra för vissa politiker. Varifrån hittas alla dessa skattebetalare som kommer att ha råd att bo i bostäder i tillväxtcentra och behöver diverse förbindelser?

Betr. en potentiell järnväg (som planerats till Helsingfors i årtionden): hur många stationer blir det längs en förbindelsejärnväg ute i glesbygden? Hur mycket arbete ger bygget åt inhemsk arbetskraft? För det kortet tas alltid fram förr eller senare och det görs aldrig en utvärdering/uppföljning. Borgå har mycket välfungerande bussrutter till Helsingfors och bussarna kommer väl förr eller senare gå på electricitet, som är mycket miljövänligt, för det produceras av den oerhört klimatvänliga kärnkraften.

När det pratas om natur ("levande landsbygd" var förr trendordet, men av någon anledning används uttrycket inte mera), så är det verkligen önskvärt att inte förstöra all landsbygd i Nyland. Här finns faktiskt ännu jordbrukare som försöker överleva. Har ni glömt "ekologiskt och närproducerat" eller gäller det bara Österbotten, Åland och importprodukter?

Är alternativet för nyländsk natur endast stor skogen i Sibbo, d.v.s. vi har ingen normal levande landsbygd, utan man kan endast uppleva den i ett reservat?

Alternativt, hela Nylands byggs fullt och gänget åker t.ex. till Koli vid behov?

En järnvägsförbindelse minskar inte automatiskt på privatbilismen.

Dom flesta som använder privatbil, behöver den under dagens lopp för olika destinationer - inte endast från A till B (har egen erfarenhet).

En järnvägsförbindelse kommer inte att ha tillräckligt många stationer och då krävs det privatbilar i varje fall. Alla jobbar inte in centrum

Om produktionen/tillverkningen av varor/industrin i Finland minskar i samma takt som hittills och människor arbetar inom sektorer där de kan jobba på distans, leder det snarare till ett minskat behov av logistik, inte en ökning. □

Vi är tvugna att hålla fastigheterna i skick, även åker och skog. Det är frågan om generationsväxlingar, investeringar i maskiner. □

Fastighetspriserna går ner och vi får ingenting sålt, om det planeras en järnväg. □

2. Bifoga eventuella bilagor här

5. Samtycke som gäller personuppgifter *

Mina personuppgifter (namn och andra uppgifter som jag uppgett) får synas i sammanfattningen som skickas till alla andra som gjort en anmärkning (intressenter).

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 0.44
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata YVA / [redacted] - UUDELY/17031/2023
Liitteet: [redacted].docx

Luokat: [redacted]

Hei.

Ohessa kantamme hanketta kohtaan.

Pyydämme että välitätte kantamme päättäjille. Kotimme, tilamme ja luontomme ovat meidän ja toivomme teidän kunnioittavan niitä sekä valitsemaamme tapaa elää. Olemme valinneet asua maalla jolloin tämä valinta on aikoinaan sisältänyt esim. kahden auton tarpeen, pidempiä matkoja, töitä muualla jne. Tämä valinta pitää edelleen ja edelleen haluamme asua maaseudun rauhassa. Ilman junia.

Ystävällisin terveisin,

[redacted]

Asustamme pientä tilaa nimeltään [REDACTED] keskellä [REDACTED] kylää. Vastustamme itäradan rakentamista monestakin syystä joista mainittakoon:

Kulttuurillisesti arvokas tila: Asuttamamme tila on osa [REDACTED] vanhimpia sekä historialtaan että rakennuskannaltaan. [REDACTED]

Koemme olevamme vastuussa säilyttää tätä kulttuuri- ja rakennusperimää ja haluamme kunnioittaa sitä pitämällä se elinvoimaisena tuleville sukupolville. Tällä hetkellä tilan suuruus on n. [REDACTED] ha ja tilalla on [REDACTED]

[REDACTED] Tilaa ympäröivä luonto metsineen on tärkeä osa palvelua.

Luonto ja ekologia: Tila on mäntymetsävaltainen sisältäen eläimille tärkeän vesilähteen sekä keski-ikäisen kuusitaimikon antaen riistalle suojaa. Hevosille tarkoitetut metsätarhat ovat rakennettu niin että villieläimille tärkeä riistakäytävä on pidetty avoinna/ tarhat eivät häiritse riistaeläinten kulkua.

Suuremmassa mittakaavassa tilan riistakäytävä on merkittävä mahdollistaen kaikille sorkkaeläimille kulun itä-länsi suunnassa käyttäen joko Anttilan tai Linnanpellon käytävää päättyen Sipoon kansallispuistoon. Riistakäytävää käytetään myös etelään menevän vaelluksen yhteydessä jolloin Anttilan/Linnanpellon käytäviä pitkin vaelletaan [REDACTED] tilan käytävän kautta reittiä [REDACTED] tai [REDACTED]

Etelässä ja lännessä eläinten luontaista vaellusta hankaloittaa moottoritie ja tiheä asutus. Idässä motocrossrata, murskaamo, jäteasema ja ampumarata ovat osaltansa kaventaneet käytävää itä-länsi suunnassa entisestään.

Tilalla pesii myös lehtopöllö, haarapääsky, sekä metsäkyhkyt. Edelleen vahvasti vähentynyt hömötiainen on vakiovieras lintulaudalla. Nisäkkäistä mainittakoon kärppä joka viihtyy tilallamme.

Lähinaapurin pienellä järvellä ja kosteikolla pesivät kurjet, joutsenet sekä muut linnut.

Sanomattakin on selvää että luonto ei kaavailtuja ratavaihtoehtoja kestä!

Kartta: Kartassa näkyy tilamme [REDACTED]. Punaisella tilamme lähialueen päävaltainen hirven vaellusreitti ja vihreällä valkohätäpeuran kulkureitit.

Kuten varmasti ymmärrätte, näiden reittien katkaiseminen olisi eläimistölle katastrofaalista jolla olisi suuret ekologiset vaikutukset suuremmassa mittakaavassa.

Lähettäjä:	
Lähetetty:	keskiviikko 20. marraskuuta 2024 8.14
Vastaanottaja:	ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe:	Itärata YVA / / UUDELY/17031/2023
Luokat:	

Itäradan - erityisesti ns. Lapinjärven pohjoisen vaihtoehdon – negatiiviset vaikutukset näkökulmastamme:

Itäradan reitin valinta on tärkeä päätös, vähintään yhtä tärkeä kuin päätös siitä, toteutuuko koko Itärata. Reittiä valittaessa on huomioitava ennakkoon ympäristönsuojelulliset, kulttuurihistorialliset ja paikalliset arvot ennen kuin mitään peruuttamatonta tuhoaan.

Olemme alle koonneet vain joitain perusteita, miksi suunniteltu Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto eli tuttavallisemmin ns. Kreivilän linjaus aiheuttaisi merkittäviä haittoja luonnolle, paikallisyhteisölle ja kulttuurimaisemalle. Myrskylän kunnan Kreivilän ja Jaakkolan alueiden lisäksi Lapinjärven pohjoinen linjaus kulkisi myös Malmgårdin arvokkaan lintualueen läheisyydessä, mikä korostaa tarvetta arvioida vaihtoehtoja huolella.

Pohjavesialueet ja suojellut lähteet ovat vaarassa

Kreivilän ja Jaakkolan alueilla sijaitsee luokiteltuja pohjavesialueita, joilla on keskeinen merkitys sekä vesihuollolle että luonnon tasapainolle. Radan rakentaminen heikentäisi pohjaveden laatua muun muassa maaperän rakenteen muutoksista ja rakennustöiden kemikaalipäästöistä johtuen. Pohjaveden saastuminen vaikuttaisi niin ihmisten elämään kuin alueen ekosysteemeihin. Lisäksi alueella tiedetään olevan suojeltavia lähteitä, jotka ovat elintärkeitä monille harvinaisille kasvilajeille, sammaleille ja eläimille. Lähteiden ympäristön tuhoutuminen surkastuttaisi huomattavasti paikallista luonnon monimuotoisuutta.

Myös päällisin puolin vaatimattomalta vaikuttavassa Myrskylänjoessa on tehty havaintoja harvinaisista eliöistä kuten juovaharjakkaasta ja vuollejokisimpukasta.

Kreivilä tärkeänä lintujen levähdyspaikkana

Kreivilän alue on huomattava muuttolintujen levähdyspaikka sekä keväisin että syksyisin. Alueen laajat pellot, kosteikot ja metsien reunamat tarjoavat suotuisan ympäristön levähtää muuttomatojen välissä. Näillä pysähdyspaikoilla keräävät voimia kurki, joutsenet ja monet eri hanhilajit.

Omakohteisesti olemme havainneet valtaisia hanhi- ja kurkiparvia levähtämässä Kreivilän pelloilla. Osa kurjista jää jopa pesimään alueelle. Kurkien lisäksi alueella paitsi levähtää myös pesii vähintään silmällä pidettäväksi luokiteltuja lintulajeja. Näistä mainittakoon töyhtöhyppä, kuovi, kiuru, västäräkki, haarapääsky – nuo kevään ja kesän tuojat. Alue on tärkeä asuinpaikka ja myös talviruokailupaikka myös monille lukumäärältään hupeneville pikkulinnuille. Alueella pesii esimerkiksi harmaapäätikka, käenpiika, närhi ja taivaanvuohi. Lisäksi lähialueella on bongattu mm. pyy ja valkoselkätikka.

Kreivilän pelloilla ja metsänreunoissa on havaittu myös huuhkaja, helmipöllö, ruskosuohaukka ja hiirihaukka, jotka siellä saalistavat. Alueen suojaisat kosteikot ja ympäröivät metsät tukevat linnuston ja niiden saaliseläinten monimuotoisuutta.

Metsät ja eläimistö

Kreivilän ja Jaakkolan metsät ovat korvaamattomia elinympäristöjä monille lajeille. Alueella esiintyy useita lepakkolajeja, joiden pesäpaikkojen ja horrosluolien tuhoutuminen uhkaisi näiden lajien säilymistä.

Vanhoissa metsissä ja kosteikoissa elää myös sammakoita ja matelijoita, jotka tarvitsevat suojaisia alueita kutemiseen ja lisääntymiseen. Lisäksi metsien pikkunisäkkäät kuten liito-orava, hyödyntävät alueen harvenevia vanhoja metsiä ja suojaisia lehtoja. Liito-oravia on havaittu erityisesti Stårbackan metsäalueella.

Kasvit, sammalet, jäkälät ja hyönteiset

Vielä säilyneiden vanhojen metsien alueilla löytyy harvinaisia ja suojeltuja jäkäliä, kääpiä ja sammalia mm. korkkikerroskääpää. Nämä ovat erityisen herkkiä ympäristön pienillekin muutoksille. Alueella havaittuihin harvinaisempiin sienilajeihin kuuluvat muun muassa revonrousku, mutta iso arvo on myös vielä yleisesti löytyvillä ruokasienipaikoilla, joita Itärata verottaisi roimasti. Alueella viihtyvät myös monet korento-, perhos-, hämähäkilajit sekä muita hyönteisiä. Näitä emme uskalla edes kuvitella miten monen lajin esiintymät häviäisivät rata-alueen laajetessa. Hyönteisten häviäminen, lajien väheneminen heikentää alueen eliöstön monimuotoisuutta. Monien lintulajien selviytyminen on riippuvaista hyönteislajien runsaudesta ja monipuolisuudesta.

Jääkautiset siirtolohkareet ja kulttuurihistoria

Historiallisesta maisemasta Kreivilässä puhuttaessa on mainittava jääkautiset siirtolohkareet, jotka muodostavat tunnusomaisia maamerkkejä ja pieniä ekosysteemejä peltoaukeiden keskelle. Nuo lähes mystiset kivikartiot pihapiirissämmekin ovat saaneet merkityksensä maisemassa. Vaikka ne eivät ole pyramidien kaltaisia muinaismuistoja, niiden merkitys paikallisille asukkaille on järkälemäinen. Olisi harmillista todistaa näiden "henkikivien" räjäytystä murskeeksi.

Monille evakkojen lapsille ja heidän suvuilleen alue on historiallisesti merkittävä. Kodit ja pihapiirit edustavat sukupolvien aikaista juurtunutta elämäntapaa. Kreivilän linjauksen toteutuminen merkitsisi tragediaa: toistamiseen kotiseudun menettämistä – tällä kertaa rautatiekiskojen alle. Tämä aiheuttaisi merkittävän henkisen ja kulttuurihistoriallisen tappion.

Yhteenvedo

Itäradan suunniteltu linjaus Kreivilän, Jaakkolan aluilla sekä Malmgårdin lintualueen läheisyydessä aiheuttaisi peruuttamattomia haittoja paitsi paikalliselle ekosysteemille myös sinne aikanaan juurtuneille ihmisille perheineen sekä kauniille kulttuurimaisemalle. Pohjavesialueet, suojellut lähteet ja arvokkaat ekosysteemit vaarantuisivat. Linnusto, eläimistö kuten myös kasvikunta ja hyönteiset kärsisivät radan mukanaan tuomista häiriöistä. Monet silmälläpidettävät jopa uhanalaiset kasvi- ja eläinlajit menettäisivät elinympäristönsä. **Kreivilän peltomaiseman merkitys muuttolintujen levähdyspaikkana kevät- ja syysmuuton aikaan tekee alueesta erityisen arvokkaan.** On tärkeää suojella alueen luontoarvoja, jotka ovat ratkaisevia muuttolintujen lisäksi myös paikallisen lajiston säilymiselle. Paikalliset asukkaat joutuisivat luopumaan kodeistaan ja sukupolvien perinnöstä. Näiden syiden vuoksi on välttämätöntä arvioida reittivaihtoehdot huolellisesti ja valita linjaus, joka säästää alueen ainutlaatuiset luonto- ja kulttuuriarvot.

Kunniottaen

Lähetttäjä: [Redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 9.28
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Palautetta Nikkilän itäratalinjauksesta

Luokat: [Redacted]

Hei
Haluan tuoda esiin muutamia asioita liittyen Nikkilän kautta kulkevaan linjaukseen, jonka on suunniteltu kulkevan meille tuttujen ympäristöjen läpi. Televisiomaston ympärillä oleva metsikkö on monelle tärkeä ulkoilualue polkuineen, myös ratsastajat käyttävät kyseisiä metsäpolkuja jatkuvasti. Alueella on myös paljon marjoja ja sieniä.
Vanhan Kuninkaantien ympäristössä linjaus kulkee vanhan "krouvin" päältä, joka on asuinkäytössä. Tällaisen kohteen tuhoaminen historiallisen reitin varrelta olisi ikävää. Lisäksi linjauksen alle jää hevostiloja, eli joidenkin elinkeinot tuhotaan.
Linjalla on myös lähde, joka tuottaa läheisiin puroihin puhdasta vettä ja joihin nousee kesäisin pieniä kaloja.
Tässä vain muutamia esimerkkejä Nikkilän linjauksen aiheuttamista ongelmista.

[Redacted]

Avsändare:



Mottagare:

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
Registraturen,
PB 36
00521 Helsingfors
registratur.nyland@ntm-centralen.fi

MKB-Utlåtande angående Östbanan

Hänvisning: UUELY/17031/2023

Utlåtande gäller alternativet Lapträsk södra (LS)

Undertecknad äger fastigheterna [REDACTED] och [REDACTED] i Lapträsk. Den planerade sträckningen av östbanan förstör helt och hållet 9,4 ha åker och 2,3 ha skogsmark av den undertecknades markareal. Ytterligare 2 ha ([REDACTED]) ligger nära den planerade bansträckningen. Arealen som förstörs utgör 25% av hela gårdens åkerareal och 10 % av skogsarealen. På baneområdet har undertecknad dessutom en lada som utnyttjas som förrådsutrymme för maskiner. Om dessa förstörs orsakar det väldigt stora ekonomiska förluster för gårdens verksamhet och äventyrar gårdens möjligheter att fortsätta med lantbruksproduktionen.

Bansträckningen spjälker fastigheterna mitt itu och i värsta fall blir det pytte små områden på båda sidor om banan som inte kan utnyttjas som jordbruksmark på ett vettigt sätt.

Östbanan skär av alla vägar i nord-, sydgående riktning. Det måste byggas tunnlar/broar för dom gamla vägarna ([REDACTED] vägen och [REDACTED] vägen). Avståndet till fastigheter på andra sidan banan kan lätt bli många kilometer längre vilket försvårar jord- och skogsbruk avsevärt och orsakar höga tilläggskostnader pga långa omvägar då nuvarande vägar försvinner.

På åkerområdet mellan Hindersby och Lindkoski är vistas tusentals flyttfåglar varje vår och höst. Hur påverkar byggnadsskedet och tågtrafiken flyttfåglarna?

Åkerområdet mellan Hindersby och Lindkoski har utmärkts som kulturhistoriskt viktigt i landsskapsplanen för Nyland. Detta åkerlandskap förstörs av östbanan. Ur undertecknads synvinkel finns det ingenting positivt med östbanan.

Högaktingsfullt



Lähtettä: [REDACTED]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 13.13
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata YVA / [REDACTED]
Luokat: [REDACTED]

Myrskylä, [REDACTED] 20.11.2024

Mielestäni suunnitelma itäradasta Myrskylän yli on turha. Alue on rauhallista maalaisimiljöötä, joka on jo kulttuurihistoriallisesti arvokasta. Täällä on hyvät merjametsät joissa linnut ja eläimet viihtyvät.

Muuttolinnut pysähtyvät syksyisin pelloilla ja elämä sujuu kaksikielisessä kylässämme rauhallisesti. Viljelijät pääsevät pelloilleen vanhoja peltoteitään pitkin esteettömästi.

Pahoillani olen, koska toinen suunnitelluista reiteistä kulkee suoraan talomme yli. Olemme käyttäneet valtavan työmäärän hehtaarin pihaamme kunnostamiseen ja tuntuu sydäntä riipaisevalta että [REDACTED] tätä paikkaa uhkaa rata ja toimenpide kiellot.

Kukaanhan ei edes halua ostaa tämmöisen uhan alla olevaa kiinteistöä, johon kuuluu useita rakennuksia.

Tämä hanke pilaa kuntamme/ kylämme vetovoimaisuutta oleellisesti. Nyt tänne on muuttanut jopa vakituisia asukkaita Porvoosta ja useita vapaa-aikalaisia joiden mieli on ja maassa.

Tiedän että rakennusvaiheessa tästä projektista tulee valtava ympäristöhaitta ja lähialueen rakennuksille ongelmia tunnelien porauksesta ja räjäytyksistä, saatikka kuinka luonto siitä kärsii.

Ymmärrän ehkä radan Hki-Porvoo, mutta ei tänne maalle.

Kunnanjohtajamme [REDACTED] on myös Mlän keskustelu illassa ilmoittanut ettei Myrskylä ole radasta pohjavesi alueena ja muutenkaan kiinnostunut.

Toivon että käytätte rahat johonkin viisaampaan, että lapsenlapsillemme jää [REDACTED] kaunis perinteinen maaseutu maisema ilman meluhaittoja yms!

Terv

[REDACTED]

Lähettäjä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 10.53
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: itärata YVA/[redacted]

Luokat: [redacted]

Huomenta.Vastustan itärata hanketta yleisesti.Henkilökohtaisesti koen musertavana sen aiheuttamat haitat talolleni yhdessä raskaan rekkaliikenteen jo nyt tekemien halkeamien sekä nähtävästi jatkossakin,päivittäin pelkkää tärinää.LandPron henkilö käynyt ja tarjonnut routaselityksiä ja muistion laatimistaan [redacted]

Itärata YVA / [REDACTED]

UUDELY/17031/2023

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

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

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]. 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]

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 13.04
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Mielipide UUELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Hei,

Ohessa mielipide YVA-ohjelmaan UUELY/17031/2023 itäratalinjaukseen koskien kiinteistöä ([redacted]) ja lähialuetta.

Onko alueen luontoarvoja huomioitu ratalinjauksessa? Alueen noin 30m paksu moreenikerros varastoi runsaasti puhdasta vettä ja alueella on myös paljon lähteitä. Lisäksi alueella on iso yhtenäinen rakentamaton metsäalue.

Mielestämme ratalinjauksessa tulisi käyttää jo olemassa olevia rakennettuja alueita eikä koskemattomia luontokohteita. Esimerkiksi moottoritien laidassa on valmiiksi rakennettua ja hyvin tilaa junien kulkea.

Terveisin,

[redacted signature]

UUDELY/17031/2023

ITÄRATA YVA/

Utlåtande av , Lappträsk

Den levande landsbygden och alla byar längs alla Östbanans planerade rutter lider om Östbanan byggs. På områden som direkt eller indirekt drabbas av Östbanans planering och i värsta fall förverkligande, ligger gårdar vars huvudnäring är lantbruk. Hundratals hektar åkermark förlorar sitt värde och potential redan i samband med den långa planeringen av Östbanan, och förstörs förstås i samband med eventuellt förverkligande. Gårdshelheter splittras och hundratals ägoregleringar måste utföras för att markägare skall äga lika mycket mark och på ett vettigt avstånd, också efter Östbanan. Åar, sjöar och andra vattendrag som är viktiga inte bara för bönderna och djuren, utan också för de organismer som lever där, förstörs i samband med Östbanan. Odlingsmark borde definitivt beaktas som ett kulturarv i ett projekt som Östbanan. Här odlas din och min mat. Hela Östbanan-konceptet känns föråldrat och gammalmodigt då just miljö och pengar är de vi borde spara på. Skogs- och åkermark på Östbanans område skall inte förstöras, inte heller göras odlingsmark värdelös. Redan planeringen ger alla näringsidkare på området osäker framtid och gör det omöjligt att investera i och utveckla sitt företag.

Skogen utgör ett stort kolförråd. När skog växt färdigt och är förnyelse mogen huggs den ner och det planteras, sås eller naturligt förnyas ny skog. Det här är inte bara skogsägarens val, utan det är en lagstadgad åtgärd vi har i Finland. Om Östbanan byggs, huggs all ålders skog ner (också yngre skog som inte ännu är förnyelse mogen) och där växer aldrig mera skog, eller något annat för den delen. Skadan i naturen är evig, medan järnvägens användning inte är det. Längs Östbanan finns stora skogsbälten med skogsfigurer i alla utvecklingsklasser och åldrar. En välkött skog växer hela omloppstiden, och för att sköta skog måste skogsägaren komma fram till sin skog. Vårt immateriella kulturarv, allemansrätten, gynnar alla finländare och speciellt här på landsbygden som naturen hela tiden är nära. Genom att bygga järnväg genom sammanhängande natur och skog minskar vi möjligheterna för människor att vistas i naturen både för skötsel och för rekreation.

På Östbanans planerade rutt finns en rik vildjurstam. Östbanan stör allvarligt klövdjurens och andra större rovdjurs möjlighet att förflytta sig i ett område där det redan finns stora vägnätverk som begränsar djurens naturliga rörelsefrihet. I och med att banan kräver höga staket på bägge sidor, och få över- och undergångar är planerade, är vildjurstammen inom området allvarligt hotad på grund av Östbanan.

Hela landsbygdens näringsliv lider av Östbanans planering och i värsta fall förverkligande. För det första tas marken ifrån markägare som lever på det marken ger. Och det är inte bara den här generationen som lider av det, utan också följande generationer, som blir utan mat. För det andra tas ekonomiskt värde bort från fastigheter som direkt finns längs Östbanan eller blir bortstängt på grund av de trafikarrangemang Östbanan förorsakar. För det tredje, de företagare som verkar på området nu har jättesvårt att utveckla, planera och investera eftersom Östbanans planering pågår och man inte vet om man ens har sitt företag kvar ifall Östbanan blir av.

Redan 2012 fanns det 104 när matsaktörer i kommunerna Askola, Borgå, Lappträsk, Lovisa, Mörskom och Buckila. Många gårdar i nejden lever på gårdsturism och direktförsäljning som gynnar miljön genom matens korta väg från jord till bord. En geografisk fördel är läget nära huvudstaden Helsingfors. Hade Östbanan planerats med hållplatser längs ruten, skulle

landsbygdens näringsliv kanske ha en helt annan inställning till järnvägsplaneringen. Men med de planer Östbanan Ab presenterar nu, finns det inga ekologiska, ekonomiska eller sociala skäl som talar för Östbanans förverkligande.

Eftersom Östbanan beräknas bli minst 70 meter bred med få över- och undergångsställen kommer alla byar som blir på ena sidan av spåret begränsas tillgång till andra sidan spåret. Det här kommer med tiden att utplåna lokalkulturen och Lappträsk som en fungerande livskraftig tvåspråkig kommun. Både på finskt och svenskt håll finns ett starkt föreningsliv som värnar om traditioner och upprätthåller kulturellt värdefulla platser och fastigheter. Mycket av verksamheten bedrivs med talkoanda, folk som kan och vill hjälpa till för att bygga en helhet. Folk vars mark eller hem nu hotas bli järnväg. Dessa fungerande moderna byasamhällen med kultur och traditioner splittras om Östbanan byggs. Som förälder, företagare, markägare, jägare och aktiv bysbo understöder jag jämförelsealternativet 0+- Östbanan byggs inte.

Mielipide / Åsikt 73

Hei.

Tästä lausunnosta haluamme vahvasti nostaa esille osion ekologisesta käytävästä itä-länsi suunnassa, sen vaikutuksesta Sipoon kansallispuistoon unohtamatta Box, Gesterby ja Hangelbyn pohjoisosien metsiä joilla on suuri merkitys riistan monimuotoisuudelle.

Haluamme myös korostaa raportissa mainittua tosiasiaa että Sipoo on jo nyt hyvin rajattu kaiken riistan kulkuyhteyksien puolesta johtuen lännen moottoritien teollisuusalueen, tiheän asutuksen ja etelässä moottoritien ja idässä murskaamon, motocrossradan ja jäteaseman johdosta.

Metsästys on osa kansanperinnettä joka väistämättä lakkaa olemasta sipoossa mikäli ratahanke toteutuu missään sen muodoissa. Koska riistanhoitoyhdistyksemme on iso on suora vaikutus ihmisiin suuri puhumattakaan välillisestä vaikutuksesta sidosryhmiin sillä onhan metsästysseura monessa kylässä aktiivinen kyläyhteisön toimia.

Kuulemistilaisuudessa olleena olen myös pettynyt hankkeen suppeaan kartoitukseen koskien vain Natura alueita sekä sen linnustoa sekä vain ja ainoastaan direktiivilajien huomioimista.

Alla muutama lainaus osoitteesta <https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.itarata.fi%2F&data=05%7C02%7CKirjaamo.uusimaa%40ely-keskus.fi%7C3655e9d223145e7ae3c08dd95b4a06b%7Cd95951a6dfd34a749abbf2b2cb89d671%7C0%7C0%7C638677009725159096%7CUnknown%7CTWFPbGZsb3eyJfbXB0eU1hcGkiOnRyYWJsYUlIwLjAuMDAwMCIAlAiOiXAw4zMiIsIkFOljoiTWFpbGlslldUljoyfQ%3D%3D%7C0%7C%7C%7C&sdata=gUzdKxB%2BYouDKFKycLockoXO1s%2Fg%2BEobW%2FmMwPY%2FM%3D&reserved=0>

Otsikosta "Nykytila": Näillä alueilla ratalinjausvaihtoehdot halkovat paikoitellen laajahkoja viljelykäytössä olevia peltoalueita ja yhtenäisiä metsäalueita."

Puhumattakaan siitä että nämä pelto ja metsäalueet ovat jonkun omaisuutta ja tulonlähde, tuli kuulemistilaisuudessa ilmi että riistaekologiaa alueita ei ole kartoitettu esim. metsäkanalintujen, petolintujen, suurpetojen, talvehtimisalueiden tai riistan ruoka- / ja suojavyöhykkeiden osalta lainkaan. Metsäkanalinnut ovat oiva esimerkki lajista joka kartoituksessanne nähtävästi ovat jääneet varsin vähälle huomiolle, sillä joka ikinen, varsinkin pohjoinen ja eteläinen vaihtoehdyssä söidin- / ja elinympäristöjen yli. Pyydän huomioimaan että niin metsästäjät kuin metsänomistajatkin ovat toiminnassaan ottaneet esim. metsäkanalinnut huomioon ja onnistuneesti saaneet metsäkanalintukannat elpymään.

Lainaus otsikosta "Luonnonympäristö": "Alueella on myös suoympäristöjä, kuten puustoisia soita, avosoita ja kosteikoita." Nämä alueet, tekstinne mukaan, ovat kartoitettu. Pyydän teitä mitä kohteliaimmin tutustumaan näiden alueiden merkitykseen eläinten selviytymiseen kuivuuden koittaessa puhumattakaan suoalueiden monilajisuudesta ja ekologisesta vaikuttavuudesta. EU luontodirektiivin mukaan suoympäristö on luokiteltu erityisen tärkeäksi luontotyyppiä. Ymmärtänette tällaisen hankkeen negatiivisen merkityksen suoalueille maanmuokkauksineen.

Lainaus otsikosta "Luonnonympäristö": "Valtaosa vaikutusalueen metsistä on varttunutta tuoretta tai lehtomaista kangasmetsää. Vanhojen metsien osuus on pieni."

On laajasti tunnettu tosiasia että ilmastonmuutoksen myötä valtaosa metsistämme ovat uhan alla niiden ollessa suurilta osin havumetsiä. Metsäyhtiöt, metsänomistajat sekä muut metsäalan ammattilaiset sekä luonnonsuojelijat ottavat lehtometsät huomioon toiminnassaan tiedostaen niiden merkityksen nyt kuin varsinkin tulevaisuudessa. Tekstinne mukaan olette ymmärtäneet itäradan tuhoavan valtaosan tällaisista alueista.

Kuulemistilaisuudessa kysymykseeni "Miten riistan ja muiden kuin luontodirektiivin mukaisten eläinlajien reviiri, ruokailu ja lisääntymisalueet on otettu huomioon" Ei voitu vastata koska niitä ei ollut kartoitettu eikä niistä olla tietoisia. Näin ollen sipoo-kouvola väliillä, olettaen että radan suojavyöhyke on 65m leveä (Huom: tämä oli valheellinen tieto kuulemistilaisuudessa, itärata.fi sivustolla todetaan vyöhykkeen olevan minimissään 65m), on YVA alueena kartoittamatta n. 97 500 hehtaaria.

Tässä lausunnossa en ota kantaa ihmisten asuntojen , kotitilojen jne arvojen romahtamiseen.

Terveisin,
Sipoon rhy,

Itärata YVA selvitys, vapaamuotoinen mielipide

1. Hankkeen mielekkyys nykyisessä maailmapoliittisessa tilanteessa

Hankkeen suunnittelu alkoi aikana, jolloin Venäjä pyrki vielä esittäytymään jokseenkin ystävällismielisenä naapurina. Venäjän aloitettua hyökkäyssodan Ukrainaa kohtaan nämä kuvitelmat oletettavasti karisivat valtaosan meidän mielistämme. Välit naapuriimme heidän parhaillaan uhkaillessa ydinaseilla ja sodan laajentumisella kolmanneksi maailmansodaksi, pysyivät varsin etäisinä vielä tulevinakin vuosikymmeninä. Tämä sulkenee pois yhden Itä-rata hankkeen keskeisimmistä lähtökohdista, turismin ja kaupallisen liikenteen Venäjältä Suomeen ja toisin päin.

2. Taloustilanne

Valtion ja kuntien taloustilanne alati heikkenevien ja lakkautettavien peruspalveluidenkin valossa on varsin heikolla tolalla. Kustannusarvioltaan ymmärtääkseni vähintään 1 6000 00000–3 0000 00000 € arvoinen hanke tällaisessa taloustilanteessa on vähintäänkin kyseenalainen.

4. Käyttäjämäärät

Mitkä olisivatkaan todelliset käyttäjämäärät radalle? Löytämieni tietojen valossa, matkustaja määrät eivät ole riittäviä edes kannattavaan linja-auto liikennöintiin, esimerkiksi Kouvola-Porvoo välillä.

5. Porvoon pistoraide, Suunnitelma VEA+

Suunnitelmassa Kuninkaanportin asemalta kulkisi pistoraide vanhalle juna-asemalle.

Nykyaikaisen radan toteuttaminen kyseisen museoradan tilalle olisi vähintäänkin haastavaa. Sen tulisi alittaa moottoritie, ylittää tai alittaa [REDACTED] tie (tasoristeys tilanteessa, jossa niitä vaarallisuutensa vuoksi pyritään purkamaan, ei kaikeksi olisi vaihtoehto), alueen ylittävät suuret voimalinjat, vanhan museoradan perusta on itsessään soveltumaton edes museojunaliikenteelle.

Vanhan aseman saavutettavuus; Ketä suunniteltu pistoraide todellisuudessa palvelisi? Suojeltu vanha asema on varsin erillään toteutuskelpoisista liikenneyhteyksistä.

Se on saavutettavissa Vanhankaupungin ja vanhan sillan kautta. Ei liene toivottavaa, että kyseisen kansallismaisemaan kuuluvan sillan kuormitusta lisätään ja sen korvaaminen modernilla versiolla ei liene tule kyseeseen. Kävely ja pyöräliikenteen ohjaaminen Porvoon keskustan alueelta, turismistaan tunnetun Vanhankaupungin läpi ei liene myöskään toivottavaa. Joukkoliikennettä Vanhankaupunginkautta on lähes mahdotonta järjestää.

Näsinmäen kautta niin joukkoliikenteen järjestäminen, kuin myös kävely/pyörätien rakentaminen olisi hyvin haastavaa, lienee jopa mahdotonta pinnanmuodot huomioon ottaen.

Näsin kautta kulkeminen vastakkaiseen suuntaan Kuninkaanportin juna-asemaan nähden vaikuttaa etäiseltä vaihtoehdolta, kuin myös [REDACTED] asuinalueeltakin vanhalle asemalle kulkeminen, josta Kuninkaanportin asema on esimerkiksi pyöräillen suurimmilta osin yhtä nopeasti saavutettavissa, kuin vaha asemakin. Käyttäjäkunta suunnitelmalle vaikuttaisi jäävän näin varsin marginaaliseksi, sen palvellessa Porvoolaisista kaikeksi parhaiten Johannisbergin asukkaita.

Vanhan aseman sijainti ei vaikuta soveltuvan palvelemaan nykymuotoisen Porvoon asukkaita. Vanhan aseman lähijunan käyttö pidentäisi valtaosan Porvoolaisasukkaista matka-aikaa. Tämä taas on ristiriidassa hankkeen tavoitteiden kanssa, joista yhtenä on lyhentää hieman esimerkiksi linja-autolla

kuluvaan matkustusaikaa Porvoo-Helsinki välillä.

Pyrin havainnollistamaan itselleni käytettävää matka-aikaa ja reittiä siten, että ajattelin käyttäväni juna kotimatkaani, linja-auton tai yksityisautoilun sijaan välillä Helsinki-Porvoo. Kuvitellaan, että asuisin Porvoon keskustassa (mikäli asuisin vaikkapa Kevätkummussa tai Hamarissa, kuulostaisi seuraava ajatus vieläkin etäisemmältä). Astuisin junaan, joka kuljettaa minut työpäiväni päätteeksi Kuninkaanportin juna-asemalle. Juna-asemalta minun olisi mahdollista kulkea linja-autolla (tai pyörällä, kävelen, omalla autolla) suoraan Porvoon keskusta. Valitsisinko toisen vaihtoehdon, jossa päättäisin jäädä odottamaan lähijunan saapumista (2 krt tunnissa suuntaansa) ja matkustaa sen kyydissä vanhalle-asemalle, josta kävelisin vielä 15–20 minuuttia keskusta (arvioitu kävely aika Google maps vanha asema- Porvoon tori 16 minuuttia). Siihen samaan paikkaan, jonne olisin jo päässyt suoraan linja-autolla juna-asemalta, sanotaanko vaikkapa n. 30 minuuttia sitten. On hieman vaikea nähdä, että tällainen järjestely, joka pidentäisi valtaosan matka-aikaa saisi varauksetonta kannatusta sen kustantamisesta verovaroin. Henkilökohtaisesti koen ajatuksen hyvin etäiseksi.

Fyysinen reittien läpikäynti eri lähtöpisteistä ja eri liikennevälinein sekä jalan, voisivat olla hyviä tapoja auttamaan arviointia pistoraitteen sijainnin reaali- saavutettavuudesta Porvoalaisille asukkaille, ennen lopullista päätöksentekoa raidelinjauksista.

Lienee hyvä huomioida myös se, että linja-autolla voi jo nykyään kulkea tämän saman reitin (Helsinki-Porvoo) ilman yhtäkään liikennevälineen vaihtoa. Varsin kätevästi.

Mikäli lähijunaraide nähdään kokonaissuunnitelman suhteen tarpeelliseksi, tulisi sen sijainnin olla sellainen, että se olisi helposti saavutettavissa, eri puolilta Porvoota. Korvaavana vaihtoehtona voisi ehdottaa harkittavan myös syöttöliikennettä linja-autolla siten, että asukkaiden pääsy eri puolilta Porvoota, Kuninkaanportin juna-asemalle olisi mahdollisimman nopeaa ja helppoa.

Pistoraitteeseen liittyen, tuon esiin myös huolenaiheeni radan varteen jäävästä asutuksesta. Mikäli rata onnistuttaisiin rakentamaan nykyisen museoradan tilalle, ilman, että radan vieressä olevia asuntoja tulisi jo rakennusaikana lunastaa (rakentaminen, turva-alueet, huoltokäytävät, ratalaitteet jne.) Tulisi niissä asuminen käytännössä joka tapauksessa hyvin haastavaksi. Jo nykyisellään (tätä nykyä käyttökiellossa olevan) junaradan käyttö aiheuttaa tärinää ja melua radan varteen asemakaavassa kaavoitettuihin asuntoihin. Meluvallin rakentaminen näin pieneen tilaan lienee fyysisesti mahdotonta, saattakka kannattavaa. Tärinän hallinnasta puhumattakaan. [REDACTED] esimerkiksi nukkuminen radan viereisessä kiinteistössä on museo- tai huoltojunan satunnaisesti liikennöidessä radalla, erittäin haastavaa. Olisiko se mahdollista jatkuvan, vaikkakin hitaasti etenevän syöttöliikenteenkään liikennöidessä edes takaisin? Toivoisin, että tämä reaalityö huomioitaisiin, mikäli suunnitelma VEA+ nähtäisiin toteutuskelpoisena vaihtoehtona.

[REDACTED] on myös hyvin lapsivoittainen asuinalue, joten junaradalle pääsyn estäminen olisi nähdäkseni varsin tärkeää huomioida jo suunnittelu vaiheessa.

6. Ilojanjoki

Pyytäisin ottamaan suunnittelussa erityisellä tarkkuudella huomioon myös Ilolanjoen ja Porvoonjoen suistoalueen luontoarvot mm. alueen linnustolle. Sekä kulttuurihistoriallisesti merkittävät lähialueet (kuten Postimäki).

Lähetettä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 16.11
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata YVA / [redacted]

Luokat: [redacted]

ITÄRATA YVA / [redacted]

Pohjavesialueet Mickelsbölen kylässä

Kaupungin vedenottamo Mickelsbölessä hyödyntää Råbergin ja Malmenin ympäristössä pohjavettä varastoivia, paikoitellen savikerrostuman peittämiä hiekka- hieta- ja moreenikasatunmia. Pohjaveden muodostumisaluetta yritettiin kartoittaa vedenottamoa suunniteltaessa. [redacted] vanhaan hiekanottopaikkaan tehtiin pumppaamo, ja alettiin seurata pumppauksen vaikutuksia pohjavedenpintaan ympäristön kaivoissa. Pohjaveden tuotto osoittautui varsin hyväksi, mutta huono asia oli, että lukuisat kaivot jopa Kulloon kylän puoleltakin tyhjenivät. Koepumppaus piti lopettaa, ja pohjaveden muodostumisalue jäi selvittämättä. Kartalle alue piirrettiin vuosia myöhemmin. Se tarvittiin pohjavesialueen viljelyä koskevia rajoituksia varten.

Lähinnä kyläläiset tietänevät, että Storbybäckenin puron länsipuolella, lähellä Ali-Vekkoskentietä on suuri lähde, joka on erotettu kylän yhteiseksi kaivoksi (samfällda brunn). Sinne oli rakennettu usealle tilalle oma katettu paikka meijeriin toimitettavan maidon jäädyttämistä ja säilyttämistä varten. Vielä 1950 luvulla muutammat kylän tilat hyödynsivät sitä tässä tarkoituksessa, ei tosin enää. Lähteen vedentuottoa ole mitattu, mutta se on suuri. Ehkä vielä vähemmän tiedetään, että Råbergin ja Vallmon välillä on entinen sorakuoppa, jota vielä 1970-luvulla hyödynnettiin kuivina kesinä vedenottamona [redacted] pellon sadetuksessa. Vettä yhteen sadetukseen tarvitaan yleensä n. 300 m3/ha. Kun muutamassa päivässä vettä saatiin n. 5000 m3. on ilmeistä, että tämä pohjaveden muodostumisalue jatkuu reilusti Ali-Vekkosken kylän puolelle

Pohjavesivarat ovat rajalliset. Kaikkea pohjavettä pitää suojella. Nyt kun Itä-radan linjausta suunnitellaan, pohjavesialue Mickelsbölessä pitää tuntea paremmin. Aikaisemmilla tutkimuksilla ja koepumppauksilla alueen laajuus ja yhtenäisyys on jäänyt selvittämättä.

[redacted]

Lähetettävä:
Lähetetty:
Vastaanottaja:
Aihe:

keskiviikko 20. marraskuuta 2024 18.20

ELY Kirjaamo Uusimaa

Viite: UUDELY/17031/2023

Luokat:

UUDELY/17031/2023

Mielipide koskien Itäradan linjauksia Sipoon kylässä

Ratalinjaus ve AK menisi kylän keskeltä tiheästi asutun alueen läpi. Lunastettavaksi tulisi parikymmentä uudehkoa omakotitaloa ja muillekin aiheutuisi merkittävää melu- ja maisemahaittaa. Myös linjauksen maaston korkeudessa isot vaihtelut ja edellyttäisi suuria maansiirtotöitä joiden tuloksena isoja kallioleikkauksia ja täyttöjä. Linjauksessa vältetty suurelta osin kylän Sr-merkityt kiinteistöt mutta ei ole huomioitu maisemahaittoja. Perinteinen kylämiljöö tuhoutuisi täydellisesti.

Ratalinjaus ve SP ei menisi niin keskeltä kylää mutta linjauksen alle jäisi kuitenkin toistakymmentä kiinteistöä, mm. 2 Sr-merkittyä kiinteistöä. Maisemahaitta olisi myös melkoinen. Lisäksi ratalinja kulkisi omistamani kiinteistön, rakennustontti, läpi estäen rakentamisen sille. Porvoon radan pohjoispuolella metsässä on suojeltava kosteikko jonka linjaus saattaa tuhota. Kosteikosta on tältä vuodelta aluehallintoviraston kielteinen päätös vaarantamiskiellosta poikkeamiseen.

Ratalinjaus ve SE kulkee suhteellisen tasaista maata pitkin pelloilla eikä asuinkiinteistöjä jäisi sen alle mutta senkin maisemahaitta on suuri.

Sipoossa 20.11.2024

Lähettilä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 19.40
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata YVA / [redacted], UUDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Hei,

Mielestäni vaihtoehto Myrskylän [redacted] läpi menevä linjaus on erittäin hankala alueen asutuksen ja maankäytön kannalta. Linjaus menee viljelysalueiden poikki pirstaloiden niiden kannattavan käytön, tilojen kannattavuus romahtaa. Alueen runsas tiestö katkeaa ja kulkeminen vaikeutuu, tuskin tulee alikulkuja / siltoja ylitse ja 300 km/h kulkevan junaradan ylitys ei samassa tasossa ole turvallista. Alueen virkistys- ja luontoarvot menetetään, hyvät marjastus ja ulkoilu reitit tuhoutuvat. Alueen asumismuoto on omakotiasumista ja tällainen maaseutumiljöö on arvokasta siellä asuville. Naapureiden kesken on hyvä ja toimiva yhteisymmärrys, aina autetaan toista kun tarvitaan. Linjaus katkaisee tämän yhteyden kun rata halkaisee alueen. Myös alueen asumukset on rakennettu ja ylläpidetty itseä varten kunnostaen. Niiden arvo tällaisella maaseutu alueella on marginaalinen ja niistä saatu korvaus tulee olemaan niin pieni ettei sillä tule saamaan keskuksista uutta tilalle. Vuokralleko pitäisi muuttaa vanhuuden päiviksi, ja mitä pienellä eläkkeellä saa.

[redacted]

Lähettilä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 19.46
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Fwd: Itärata YVA / [redacted]

Luokat: [redacted]

Hanki [Outlook for iOS](#)

Lähettilä: [redacted]
Lähetetty: Keskiviikko, marraskuu 20, 2024 1: 13: 29 PM
Vastaanottaja: kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi <kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi>
Aihe: Itärata YVA / [redacted]

Myrskylä / [redacted] 20.11.2024
Mielestäni suunnitelma itäradasta Myrskylän yli on turha. Alue on rauhallista maalaismiljöötä ,joka on jo kulttuurihistoriallisesti arvokasta. Täällä on hyvät merjametsät joissa linnut ja eläimet viihtyvät.
Muuttolinnut pysähtyvät syksyisin pelloilla ja elämä sujuu kaksikielisessä kylässämme rauhallisesti. Viljelijät pääsevät pelloilleen vanhoja peltoteitään pitkin esteettömästi.

Pahoillani olen ,koska toinen suunnitelluista reiteistä kulkee suoraan talomme yli. Olemme käyttäneet valtavan työmäärän hehtaarin pihaamme kunnostamiseen ja tuntuu sydäntä riipaisevalta että [redacted] tätä paikkaa uhkaa rata ja toimenpide kiellot.
Kukaanhan ei edes halua ostaa tämmöisen uhan alla olevaa kiinteistöä, johon kuuluu useita rakennuksia.
Tämä hanke pilaa kuntamme/ kylämme vetovoimaisuutta oleellisesti. Nyt tänne on muuttanut jopa vakituisia asukkaita Porvoosta ja useita vapaa-aikalaisia joiden mieli on ja maassa. Tiedän että rakennusvaiheessa tästä projektista tulee valtava ympäristöhaitta ja lähialueen rakennuksille ongelmia tunnelien porauksesta ja räjäytyksistä, saatikka kuinka luonto siitä kärsii.
Ymmärrän ehkä radan Hki-Porvoo ,mutta ei tänne maalle.
Kunnanjohtajamme [redacted] on myös Mlän keskustelu illassa ilmoittanut ettei Myrskylä ole radasta pohjavesi alueena ja muutenkaan kiinnostunut.
Toivon että käytätte rahat johonkin viisaampana,että lapsenlapsillemme jää [redacted] kaunis perinteinen maaseutu maisema ilman meluhaittoja yms!
Suunnitelma

[redacted]

Mielipide

Viite: UUELY/17031/2023

Mielipide koskee sähköaseman pohjoista vaihtoehtoa (SP). Kyseisen linjausvaihtoehdon suunnitelman linjavarausalue kohdistuu tällä hetkellä osittain kiinteistölleni [REDACTED], Sipoo).

Jos linjausvaihtoehto toteutetaan niin, että rata-alue olisi kiinteistöni alueella, jäisi tieliittymäni, sähkölinjani, viemäriini sekä mahdollisesti talousvesikaivoni rata-alueelle. Käytännössä etupihapiirini käyttömahdollisuus tuhoutuisi kokonaan.

Mikäli rata-alue toteutetaan linjausvaihtoehdon pohjoisosaan, rata-alue aiheuttaisi merkittävän maisemahaitan lisäksi merkittäviä melu- ja värinähaittoja. Tällöin myös uuden pihaliittymän ja infran rakentaminen olisi todennäköisesti mahdotonta.

Lisäksi kiinteistöni eteläpuolella oleva tärkeä yhdystie jäisi rata-alueen alle, jos linjaus kulkisi varauksen pohjoispuolella.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on tunnistettava, arvioitava ja kuvattava seikkaperäisesti kyseiset ja muut pohjoisen vaihtoehdon (SP) todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset. Selostuksessa on tuotava selkeästi myös esiin, miten nämä merkittävät ongelmat ratkaistaan. Perusteena velvollisuudelle tähän tarkasteluun on osaltaan se, että välittömät ja välilliset vaikutukset aineelliseen omaisuuteen kuuluvat YVA-direktiivin ja YVAL:n ympäristövaikutus-käsitteen piiriin. Unionin tuomioistuimen ratkaisun C-420/11 (*Leth*) perusteella aineellista omaisuutta koskevien vaikutusten osalta ydin on omaisuuden käyttöä koskevissa seurauksissa. Kiinteistöni osalta ympäristövaikutukset, mukaan lukien aineelliseen omaisuuteen kohdistuvat vaikutukset, tulisivat olemaan selkeästi YVA-lainsäädännön merkittävyyskynnyksen ylittäviä.

Mielipiteen esittäjä:

[REDACTED]

Lähetäjä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 15.10
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Ostbana MKB/ [redacted]

Luokat: [redacted]

Itärata Oy:n arvioinnissaan käyttämät lähtötiedot matkustajamääristä, matka-ajan säästöstä ja ympäristövaikutuksista ovat vanhentuneita:

1. Yhtiö on käyttänyt liian optimistisia tietoja potentiaalisten matkustajien määrän ennustamiseen: Itä-Suomen tulevan väestön ennustetta on tarkistettu alaspäin. Porvoon asukasmäärä ei myöskään kasva aiempien ennusteiden osoittamassa laajuudessa. Lisääntyvien etätyöpäivien määrää ei ole otettu huomioon, mikä vaikuttaa negatiivisesti matkustajien määrään.
2. Itärata Oy:n esittämät matka-ajat eivät vastaa todellisuutta: Tällä hetkellä ei ole junia, jotka olisi tehty 300 km/h nopeudelle. VR ei aio hankkia tällaisia laitteita. Pitkiä tunneleita rakennetaan ainakin Porvooseen Kerava-Sipooseen ja Backas-Illybyn. Itärata Oy:n tunneliasiantuntijan mukaan junat voivat kulkea tunneleissa noin 100 km/h. Tätä ei ole huomioitu Itäradan ja nykyiset rautatie- ja bussiaikataulut.
3. Itärata ei ole huomionut ympäristöarvioinnissa tieliikenteen lisääntyvää sähköistymistä. Suurin osa bussiliikenteestä on tulevaisuudessa sähköbusseja.

Tästä syystä Itärata Oy:n tekemää raporttia ei voida pitää luotettavana.

KUNNIOITTAEN
[redacted]

Lähetettä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 16.05
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Lausunto/kannanotto Helsinki-Porvoo- Kouvola itäratasuunnitelmaan!

Luokat: [redacted]

Asiasta mielipiteenäni seuraavaa:

Suunnitelman kaksi pohjoisinta vaihtoa koskettavat [redacted] kiinteistöäni [redacted]
Tämän johdosta olen yrittänyt syvällisemminkin perehtyä ko. asiaan kokonaisuutena.
Detaleista kun ei nyt tässä vaiheessa vielä edes keskustella eikä käsitellä!

Ensiksi? Miksi yleensä tätä erittäin kallista vain matkustajajuna hanketta viedään eteenpäin, pienen 15 min ajansäästön saavuttamiseksi?!

Tämä 15 min säästöaika on kovin lyhyt aika ja esim. jatkomatkaa ulkomaille ajatellen, harvoin johtanee edelliselle lento-tai laivavuorolle ennättämiseen. Valtaosalla ulkomaaliikenteessä saavutettu säästö hukkautuu vain lentoasemalla tai laivaliikenteen terminaaleissa odotteluun.

Kotimaan vapaa-ajan turisteille ja lomamatkailijoille tällä 15 minuutilla ei liene suurtakaan merkitystä.

Päivittäistyömatkalaisia Kouvolasta ja kauempaa sen takaa ei suuremmin löytyne.

Muista liike- ja työmatkalaisista merkittävä osa voi nykypäivänä hyödyntää matka-aikaa käyttäen junavaunun istuinta etätyöpisteenä.

Todella kiireisille on aina tarjolla lentomatkat Kuopiosta, Joensuusta, Savonlinnasta ja Kajaanista!

Hanke halkaisee pahoin ja myös lisää sen vaikutusalueella asukkaiden päivittäisiä matkoja, niin jalan, pyöräilen ja autoillen. Kuin myös maatalouden ja metsätalouden koneiden ja kuljetusten ym liikkumista ja toimintaa.
Väylien eritason risteämät kun ovat harvassa niin kiertomatkat kuluttavat aikaa ja polttoaineita. Vuositasolla ja pidemmällä aikajanalla päivittäiset haitat ja kustannukset ovat hyvinkin merkittäviä. Siis alueille vaikutukset ovat pelkkä iso pysyvä miinus!
Huolimatta hyvästä suunnittelusta hankkeen alle jää aina myös rakennusten, pihaympäristöjen, peltomaan ja metsän lisäksi arvokkaita maisema-, luonnonsuojelu-, pohjavesialueita yms.

Kun valtiotalouden velka kasvaa tällekin vuodelle noin 14 miljardia, niin mielestäni pitäisi valtiovallan pyyhkiä tämäkin turha ja vähemmän tarpeellinen hanke pois suunnitelmista ja käyttää tämä raha tai ainakin osa siitä itäsuomessa uusien yritysten perustamiseen esim. vientiä korvaaviin, vihreän siirtymän, nykYTEKniikan ym. uusinvestointeihin.
Jokainen uusi työllistetty työtön kansalainen kun muuttuu näin yhteiskunnalle menoerästä tuottavaksi veroja maksavaksi yksilöksi.
Hyödyt tästä itä-Suomelle ja myös koko Suomelle ovat merkittävät, aivan eriluokkaa kuin pienehköt matka-aika säästöt suhteellisen harvoille.

Radasta kertyy luonnollisesti valtiolle myös vuosittaiset kunnossapito kulut.

Ja jos rataverkkoa ajatellaan, niin päärata etelästä halki Suomen pohjoiseen ja aina Norjan puolelle jäämeren rantaan, voisi olla ajankohtaisempi tavoite!? Sillä olisi etunsa montaakin eri valtakunnallista toimintasektoria ajatellen. Idän suunta yleensäkin tärkeydessä tuskin nousee entiselle tasolleen, miltä ajalta tämä hanke lienee alunperin lähtöisinkin!

Ranta- tai itärataa kun on aika-ajoin suunniteltu varmaan jo puoli vuosisataa. Ja taas uudet suunnitelmat tuntuvat vaan aina siirtyvän pohjoisemmaksi kohden nykyistä Kouvolan rataa.
Lahten uusi oikorata valmistui 2006 ja muistan lukeneeni, että matkustajamäärät siellä ovat jääneet odotetuista. Joten kouvolan junat mahtunevat sinne mainiosti jatkossakin ja voidaan tutkia sitten Lahti- Kouvola väliä, josko sieltä ilmenisi jotakin edullista parannettavaa (Lahten ohitus eteläpuolitse?!) ja löytyisi vielä muutama lisämiinus minuuttikin?
Porvoon radalle on aina mahdollista tukia myös omaa ehken kevyempääkin erillisratkaisua, jos se katsotaan tarpeelliseksi, aina Koskenkylään ja Loviisaankin asti! Suora yhteys Kouvolaan osuus on pitkä ja kallis ja mielestäni lähes tarpeeton. Hyödyt ovat haittoihin ja hintaan nähden mitättömät.
Nykypäivänä valtion rahoille kun on löydettävä tuottavampaa käyttöä, muutoin ei Suomi tästä suosta nouse!

JOTEN EHDOTUKSENI NÄILLE LINJAUKSILLE ON ASIAKIRJOISSA MAINITTU O-RATKAISU.

[redacted]

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland,

Registraturen

PB 36, 00521 Helsingfors

registratur.nyland(at)ntm-centralen.fi

Utlåtande om UUELY/17031/2023 Östbanan,

Norra Sibbo Ungdomsförening rf. i byarna Borgby och Hertsby i Sibbo kommun, framför som sin entydiga åsikt **att planeringen av Östbanan avbryts omgående.**

Som motivering till vårt ställningstagande framför vi följande:

- Borgby-Hertsby utgör ett kulturhistoriskt värdefullt landsbygdslandskap vilket en tågbanan med tillhörande verksamhet skulle inverka starkt negativt på. Föreningarnas och byns invånare värnar om naturen och miljön vilket står i stark kontrast och motsattsförhållande till den verksamhet som nu planeras på det berörda området. Marken, jorden, vattnet, luften, klimatet, växtligheten, organismer och den biologiska mångfalden som nu finns i Borgby förstörs.
- Vårt föreningshus, Viljan, är mer än bara en byggnad - det är en symbol för vår by, vår gemenskap, vårt arv och vår framtid. Planerna för Östbanan hotar nu att riva detta viktiga landmärke. Vi vägrar offra vårt kulturella arv och vår gemenskap för att göra plats för ett tågspår! Viljan är en 115 år gammal samlingslokal som varit med om mycket, som idag mår mycket bra och är en viktig samlingsplats för byborna. Norra Sibbo Ungdomsförening ordnar program och verksamhet för sina drygt 550 medlemmar samt för invånarna i byn. Kan ett tågspår ta bort detta kulturarv som många generationsled byggt upp och där generationer samlats till olika begivenheter?
- I byarna rör sig dagligen många skolbarn till och från byns skola. Föreningen ordnar evenemang, konditionslopp och kör upp 20 km skidspår som alla är på de områden där tågspåret planeras. Borgby splittras i två delar och blir aldrig mera den by som den är idag! De materiella tillgångarna och landskapet förstörs!
- I byn finns ett idrottscentrum med skridskoplan, lekpark och fotbollsplan som skulle lida eller försvinna om tågspåret blir verklighet. Vi vill idka motion i vår egen by! Befolkningen och människors hälsa, trivsel och levnadsförhållanden påverkas till något som aldrig kommer att återuppstå.

- Östbanan skulle på alla plan inverka negativt på byns invånares livskvalitet och på byns fastigheters värde.
- Borgby är en gammal by med många naturhistoriska och historiska platser som man nu planerar krossa. Lantbruket är många invånares levebröd, skall tågbanan faktiskt också förstöra det för många invånare?

Borgby 19.11.2024



Norra Sibbo Uf rf.



Norra Sibbo Uf rf.

Kontaktperson:



Lähetttäjä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 20.01
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Östbanan

Luokat: [redacted]

Vi motsätter oss östbanans planering och förverkligande:

- marken, jorden, vattnet, luften, klimatet, växtligheten, organismer och den biologiska mångfalden i Borgby förstörs.
- vår fastighet drabbas av planeringen, vi vill inte ha ett tågspår alldeles inpå
- landskapet är naturhistoriskt värdefullt och blir aldrig det samma med ett tågspår som förstör Borgby
- Östbanan inverkar negativt på byns invånares livskvalitet och på fastigheters värde
- förstör invånares levebröd

Med vänlig hälsning,
[redacted]

Avsändare:

Hindersby-Bäckby jaktförening r.f



Mottagare:

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
Registraturen,
PB 36
00521 Helsingfors
registratur.nyland@ntm-centralen.fi

MKB - Utlåtande angående Östbanan av Hindersby-Bäckby jaktförening r.f

Hänvisning: UDELY/17031/2023

Utlåtandet gäller alternativet Lappträsk södra (LS)

1. Inledning

Detta utlåtande gäller Östbanans alternativ: Lappträsk södra (LS) och dess inverkan på området och på invånarna i Hindersby och Bäckby. Sträckningen väcker oro eftersom den påverkar infrastrukturen och invånarnas dagliga liv.

2. Inverkan på byarna och invånarna

- Trafikarrangemang: Många små vägar tas ur bruk vilket leder till omvägar. Detta ökar på resetiden och försvårar resandet mellan byarna i Lappträsk.
- Tunnlar/broar: Det är mycket viktigt att Boställsvägen och Havergårdsvägen får tunnel/bro. Detta möjliggör resor mellan byarna i Lappträsk utan långa omvägar.
- Egnahemshus blir under banan: Flera egnahemshus blir under Östbanan. Invånarna måste flytta bort. En tågbanan i närheten av bostäder kan vara en säkerhetsrisk speciellt för barn.
- Åkerskiften och fastigheter splittras.
- Närheten till Östbanan orsakar oljud och säkerhetsrisker för trafiken.

3. Miljökonsekvenser och kulturlandskap

- Åkerlandskapet mellan Hindersby och Lindkoski: Östbanan förstör åkerlandskapet som har betecknats som mycket värdefullt i landsskapsplanen för Nyland.
<https://kartta.uudenmaanliitto.fi/portal/apps/webappviewer/index.html?id=5f6a338dcc0045848d32cf41861e18e7>

- Området omnämns också i rapporten om värdefulla naturmiljöer i Östra Nyland:

- ITÄ-UUDENMAAN MAAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT LUONNONYMPÄRISTÖT (MALU)

<https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/03/Itä-Uudenmaan-maakunnallisesti-arvokkaat-luonnonymparistot.pdf>

- Åkerområdet som berörs utgör en viktig rastplats för tusentals gäss, tranor, svanar, vadare och rovfåglar, särskilt under flyttningstiden på våren och hösten. På området finns också en livskraftig raphönspopulation. En järnväg genom området skulle förstås förstöra allt detta.

4. Jakt och djurens säkerhet

- Det finns risk att jakthundar och vilt blir under tåget på områden som inte har stängsel.

- På områden med stängsel hindras viltet att röra sig naturligt mellan olika skogsområden. Redan i nuläget försvårar riksväg 6 djurens naturliga migration i nord-sydlig riktning och en järnväg skulle medföra ett ytterligare hinder.

- Östbanan försvårar älgjakten och söndrar jaktmarker.

5. Värdet på fastigheter sjunker

- Östbanans inverkan på fastigheternas värde kan vara betydande.

6. Säkerhetsaspekter

- I närheten av bostäder behövs stängsel på båda sidan av banan för att hindra att barn tar sig in på baneområdet.

7. Slutsatser

Man kan konstatera att Östbanans dragning söder om Lappträsk har en stor negativ inverkan på byarna Hindersby och Bäckby. Byggnad av tunnlar/broar på de nuvarande vägarna samt skyddande av naturen i mån av möjlighet är av största vikt om banan byggs. Det finns ingenting positivt med Östbanan i våra byar och det vore bäst om hela projektet slopades.

Högaktningsfullt



Lähetttäjä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 22.01
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata Nikkilän linjaus

Luokat: [redacted]

Hei

Tämä linjaus vaihtoehto tullut täysin yllätyksenä, ei mitään henkilökohtaista infoa ajoissa!

Jos tämä linjaus roikkuu mukana vuosia, niin olemme lähellä eläkeikää ja ajatuksena on luopua tästä ja päästä nauttimaan tämän kiinteistön tuotosta eläkkeellä olessa. Tämän suunnitelman ollessa voimassa kukaan ei ole kiinnostunut ostamaan linjauksen alle jääviä kiinteistöjä. Tästä ei ole myöskään hyötyä Sipoon asukkaille junan porhaltaessa ohi, sekä meluhaitta koko Nikkilään on melkoinen. Yleisesti ottaen tuntuu muutenkin koko ratahanke olevan turha ja kannattamaton. Luulisi nykyisen linjauksen Lahden kautta riittävän.

Täten vastustamme koko hanketta.

Ystävällisin terveisin

[redacted]
[redacted]
[redacted]

Lähetttäjä: [redacted]
Lähetetty: keskiviikko 20. marraskuuta 2024 21.28
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Hei,

Haluaisin tuoda tiedoksi mielipiteeni niin kutsutun itäradan rakentamisesta.

Vastustan itäradan rakentamista.

Sille ei ole oikeaa tarvetta millään linjauksella ja sen rakentaminen tuhoaa arvokkaita viljelys- ja virkistysmaastoja. Joidenkin linjausten rataosuudet, jotka ovat jo olemassa, kulkevat asutuksen läpi (kuten esim. Nikkilässä, Sipoossa), emmekä me asukkaat kaipaakaan tähän sitä meteliä, mitä noin kovaa kulkevasta junasta tulee.

Tästä menee tosiaan jo jonkinlainen rata, mutta nuo nopeat junat vaativat leveämmän turvakaistaleen ympärilleen, ja tämän tekeminen tuhoaa kartanon alueen herkkää maastoa ja sen eläimistön asuinympäristöä.

Vastustan siis hanketta ja pyydän teitä lopettamaan sen jatkosuunnittelun ja perumaan kaiken.

Ystävällisin terveisin,
[redacted]

Itärata YVA PALAUTE

20.11.2024

Uudenmaan ELY-keskus

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

UUDELY/17031/2023

Kannanotto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Rata mahdollistaa nykyistä nopeamman kaukojunaliikenteen itäiseen Suomeen. Lisäksi rata yhdistää Porvoon kaupungin nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin.

Esitämme tässä muutamia kriittisiä näkökohtia hankkeen perusteluihin ja Itäradan ympäristövaikutusten arviointiohjelman ja Itäradan alustavan yleissuunnitelman laatimistapaan ja suunnitelman linjausvaihtoehtoihin.

Ratahanketta koskevien kommenttien jälkeen tarkastelemme Venjärven ja Korian välisen osuuden Myrskylän (M) ja Lapinjärven pohjoisen (LP) vaihtoehdon vaikutuksia keskittyen [REDACTED] tien ylittävään kohtaan, jossa molemmat em. linjaukset osuvat kipeästi omistamiimme kiinteistöihin ja elinpiiriimme.

Hankkeen perusteet

Itä-Suomeen suuntautuvan uuden nopean rautatieyhteyden tarpeellisuus?

Itä-Suomeen on jo toimiva ratayhteys Lahden kautta. Nykyisen yhteyden parantaminen olisi olennaisempi ja tehokkaampi ratkaisu.

Suurnopeusjunasta välillä Kerava-Kouvola ei saavuteta merkittävää hyötyä niin kauan kun jatkoyhteydet itään ovat vajaakuntoisia ja yksiraiteisia.

Itärata ei liity länsiosaltaan päärataan, koska päärataan liittymiseen ei ole kaupunkirakenteessa tilaa, eikä pääradan kapasiteettiin mahdu uuden ratayhteyden tuomaa liikennemäärää (yleisötilaisuudessa kerrottu informaatio). Itärata liittyy uuteen Lentorataan, joka vie Keravalta lentokentälle. Helsinkiin pyrkivät itäsuomalaiset joutuvat siis vaihtamaan hitaampaan paikallisjunaan Porvoossa tai Keravalla. Se siitä nopeudesta.

Porvoon liittyminen nopeaan junayhteyteen vie lentokentälle tai Kouvolaan. Yleisökommenttina saimme tiedon, että tällä hetkellä Porvoosta lentokentälle kulkevat suorat linja-autovuorot aiotaan lopettaa liian vähäisen käyttäjämäärän tähden. Riittääkö matkustajia suurnopeusjunan vuoroihin, jos bussiakaan ei saada kannattavaksi?

Porvoota paremmin palveleva ratayhteys olisi rantarata Helsinki-Porvoo-Loviisa-Kotka, joka toisi kokonaan uuden suunnan rautatieyhteyksiin ja boostaisi koko itäisen rannikkoseudun elinkeinoelämää.

Toinen harkittava ratainvestointistrategia olisi itäisten satamien (Loviisa, Kotka, Hamina) yhdistäminen paremmilla ratayhteyksillä nykyiseen rataverkkoon.

Miksi uhrataan veronmaksajien varoja Itäratainvestointiin, jonka suunta ja hyöty on kyseenalainen?

Ympäristövaikutusten arvioinnin ja alustavan yleissuunnitelman laatiminen ja linjausvaihtoehdot

Alustavaa yleissuunnitelmaa laadittaessa on tehty joukko ympäristöselvityksiä: Tärinä- ja runkomeluselvitys, Meluselvitys, Maisemaselvitys, Luontoselvitykset (arvokkaat luontokohteet, maastoinventointi, eläin- yms. lajisto), Arkeologinen inventointi.

YVA:ssa on otsikoitu arvioitavan vaikutuksia myös yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, väestöön, ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen.

Alustavaa yleissuunnitelmaa laadittaessa **ei ole inventoitu kiinteistöjä tai rakennuksia, niiden kuntoa eikä käyttöastetta**. Itäradan YVA:n yleisötilaisuudessa hankkeen konsultti vakuutti rakennuskantaa tutkittavan varsinaisessa yleissuunnitteluvaiheessa, mutta mielestämme toimi ajoittuu virheellisesti, koska siinä vaiheessa radan linjausvaihtoehto on jo valittu, eivätkä inventoinnin tulokset enää vaikuta valintaan.

Eri linjausvaihtoehtojen välillä saattaa olla suuriakin eroja vaikutuksessa rakennettuun ympäristöön ja väestöön. Mielestämme linjausvaihtoehtojen alle jäävä rakennuskanta ja ennen kaikkea sen käyttöaste olisi ollut syytä tutkia jo alustavaa yleissuunnitelmaa laadittaessa, jotta eri linjausvaihtoehtojen negatiivinen vaikutus elinkeinon harjoittamiseen, väestöön, terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen olisi voitu arvottaa ja vertailla.

Selventävänä viitteenä esitämme omistamiemme kiinteistöjen kohdalta ratalinjausten vaikutuksen: **Magentalla** on merkitty autiot ja huonokuntoiset kiinteistöt, **oranssilla** aktiivisessa vapaa-ajan käytössä olevat ja **vihreällä** ympärivuotisessa käytössä olevat kiinteistöt; **kehystetty vihreä** on toimiva maatila ja sen käyttämä koneiden huoltohalli. Maatilan elinkeinon harjoittaminen estyy peltojen pirstoutumisen vuoksi ja myös toiminnan tukikohdan ja huoltofasiliteettien menetyksen tähden.

Itäradan YVA-ohjelma kuvailee ratalinjausvaihtoehtojen Myrskylä (M) ja Lapinjärven pohjoinen (LP) kulkevan lähes koko matkan maaseudun rakennus- ja asukastihentymien ulkopuolella. Yllä esitetyssä kohdassa on kuitenkin voimakkaasti osuttu [REDACTED] asukastihentymään ja onnistuttu tuhoamaan kolme aktiivisessa käytössä olevaa kiinteistöä.

Jos kiinteistöjen käyttöaste olisi inventoitu jo yleissuunnitelmaa luonnosteltaessa, näiden ratalinjausvaihtoehtojen reitit olisi pystytty pienellä säädöllä sijoittamaan aktiivisessa käytössä olevia kiinteistöjä väistäen.

Olisi merkittävää hahmottaa radan alle jäävien, aktiivisessa käytössä olevien kiinteistöjen ja maatilojen kokonaismäärä eri linjausvaihtoehdoissa, jotta eri vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia pystyttäisiin vertailemaan tältä osin. Näin olisi mahdollista valita vähiten haitallisia vaikutuksia aiheuttava vaihtoehto.

Yleisötilaisuudessa oli esillä alustavasta yleissuunnitelmasta paperitulosteita, joissa ratavaihtoehdot ja niiden liittyminen ympäristöön oli esitetty tarkemmin kuin nettisivun aineistossa. Tilaisuuden vetäjä lupasi aineiston olevan saatavilla nettisivuilla ennen palauteajan päättymistä, mutta emme ole tätä materiaalia Itäradan sivuilta löytäneet. Ymmärrämme, että kyse on alustavasta yleissuunnitelmasta ja linjausten järjestelyt tulevat muuttumaan jatkosuunnittelun myötä, mutta emme ymmärrä miksi olemassa olevaa aineistoa pantataan. Ympäristövaikutusten arvioinnin kommentointi olisi vaivattomampaa havainnollisemman materiaalin avulla.

Hankkeen laajuus ja hidas etenemisaikataulu kuormittavat arkeamme; investointeja kiinteistöjemme kehitykseen ja kunnossapitoon ei kannata toteuttaa niin kauan, kun Itäradan linjausvaihtoehdon valinta on kesken ja hankkeen toteutuminen ja sen vaikutus kohdallamme on epävarmaa.

Toinen [REDACTED] rinteessä sijaitsevista lähteistä (kartalla siniset pisteet) on jäämässä ratalinjauksen alle; millainen vaikutus seikalla tulee olemaan pohjavesiolosuhteisiin?

Vakituinen hiihtoreittimme [REDACTED] ja [REDACTED] sekä yhdyslatumme [REDACTED] kylän latuverkostoon estyy radan myötä.

[REDACTED] tien ja ratalinjauksien ylitys-/alitus vaikuttaa haasteelliselta.

Toinen ratalinjaus (LP) on piirretty ylittämään sillalla mäkien välisen peltoaukean. Ilmeisesti kyse olisi kuitenkin korotetusta ratapenkereestä, jonka vaikutus maisemaamme olisi karkea. Korotetun radan vaikutus kotiemme ääniolosuhteisiin tulisi olemaan piinallinen.

Miten varmistetaan rata-alueen turvallisuus? Yleisötilaisuudessa kerrottiin, ettei junarataa aidata (toisin kuin moottoriteitä). Miten estetään hirvien, peurojen yms. läsähtäminen suurnopeusjunan keulaan, kun jo nykyisen kaluston nopeuksilla eläinvahinkoja tapahtuu jatkuvasti.

Radan rajoittava vaikutus (aitaamattomanakin) eläinten ja ihmisten kulkemiseen? Vaihtelevassa maastossa pengerrysten ja leikkausten aiheuttama kulkuhaitta ja putoamisvaara on merkittävä. Rataa ei kai saisi ylittää muualta kuin tarkoitukseen rakennetuista kohdista. Em. kohtia tuskin rakennetaan kaikkiin kohtiin, missä nyt on totuttu maastossa kulkemaan. Radan estevaikutus on siis merkittävä.

Onko kustannusarviossa varauduttu nykyisten väylien muutostarpeisiin ja esim. tila- ja metsäteiden uudelleen rakentamiseen? Entä uusittavat salaojaverkostot?

Laulujoutsenparvet tapaavat levähtää radan alle jäävällä peltoaukealla syys- ja kevätmuuton aikoina (kuvassa valkoiset pisteet).

Huolella vaalimiemme puutarhojen ja laaksopainanteen satakielimetsän kohtalo kauhistuttaa (kartassa keltaisella).

Lapinjärvellä 20.11.2024

Itärata-hankkeen etenemistä erittäin huolestuneena seuraten,

[REDACTED]

Vastine Itärata-hankkeen linjausvaihtoehdosta Kreivilän läpi**21.11.2024**

Tämä suunniteltu Kreivilän linjausvaihtoehto tuhoaa henkilökohtaisesti meidän perinteemme ja tulevaisuutemme. Uhan alla on nyt [REDACTED] suvun tilaa – siis lähes kaikki tilamme Kreivilässä. Meillä on puolisoni [REDACTED] kanssa [REDACTED] uudisrakennus [REDACTED]:ssä ja viereisenä ratalinjalla ([REDACTED]) on [REDACTED] 80-luvulla rakentama huvila lisärakennuksineen, joista vanhin tien varressa oleva 84-vuotias suuri lato, joka aikoinaan siirrettiin kantatilalta. [REDACTED]

[REDACTED] Laaja peltoaueka oli jo silloin olemassa viljelyskäytössä ollen vanhaa merenpohjaa. Myöhemmin tämä kantatila on myyty lohkokkuna eteenpäin. [REDACTED]n kohdalla on ratalinjan [REDACTED] kohdalla jäämässä alle pieni yli sata vuotta vanha torppa, joka on ollut paikallisen [REDACTED] suvun hallussa ja periytynyt edelleen [REDACTED] (myös kreiviläläinen) ja edelleen [REDACTED] Myös samassa osoitteessa oleva naapurin omakotitalo on uhan alaisena. Itäradan lottonumerot osunevat heille kaikille. Itärataa suunnitellaan tuleville sukupolville. Meidän tuleville sukupolville ei ole jäämässä ratalinjauksen toteutuessa mitään arvokasta.

Ihmisten elinympäristö ja elinolot

Kreivilän alueen tunnusmerkkinä on laajat peltoauekat, etenkin Kreiviläntien ja Tapiolantien välinen alue, sankat havupuuvoittoiset metsät. Vaikka peruspalvelut ovat vartin autokyydin päässä, niin luonto on puhdas ja saasteeton. Alueella ei ole ääni- tai valosaastetta. Hyvä paikka asua, viettää vapaa-aikaa ja harrastaa luonnossa. Alueella on useita tiloja, joissa on asuttu yli sata vuotta. Alueella ei ole teollisuutta, siksi monet hakeutuvat tänne rauhaan. Näiden asukkaiden elinympäristö on vaarassa ja osalla tuhoutumassa peruuttamattomasti.

Maisema ja kulttuuriperintö

Tultaessa autolla Kreivilään Liljendalista, Myrskylästä tai Jaakkolasta katse kiinnittyy suuriin peltoaukeisiin ja muutamaan isoon maatilaan, jotka sinnittelevät valtavirtaa vastaan valtavilla investoinneilla maahan: on karjatilaa ja metsäkoneyrittäjiä, jotka ovat uskoneet tämän alueen tuovan leivän pöytään. Useamman sukupolven ajan. Nyt ratalinjaus on pilkkomassa viljelyalueet ja ottamassa myös metsää ja maapohjaa rataa varten – onhan se suunnitelmissanne 65 m leveä ”käytävä”. On sanomatta selvää, että rakentaminen aiheuttaa luonnolle hetkellistä ja pidempiaikaista haittaa. Storbacken kallioalue Tapiolantien ja Norrbackan tien välissä halkeaisi ratalinjauksella ja muuttaisi maisemaa pysyvästi.

Luonnon monimuotoisuus

Kreivilän luonto palkitsee katsojansa. Ratalinjauksen metsissä naava kasvaa merkkinä puhtaudesta, ja jäkälät komistavat suuria jääkauden siirtolohkareita. Näitä lohkarkeitä on laajalti ympäröivässä maastossa eri kuntien alueilla. Olemme laskeneet lintulajien määrää ja niitä on ainakin 50. Alueella pesiviä ovat mm. laulujoutsenet, kurjet, eri sorsalajit, tikat (palokärki, harmaapäätikka, vihertikka, valkoselkätikka, käpytikka), erämaalintu korppi, käki, pyy, lehtokurppa, kiuru, eri tiaslajit jne. Metsätöiden yhteydessä on havaittu liito-oravia Storbackenin ja Palakallion alueilla – edelleen ratalinjauksen kohdalla. Petolinnuista

alueella pesivät maakotka, hiirihaukka, kanahaukka, huuhkaja ja lehtopöllö. Välillä näkyy nuoria merikotkia. Peltoaukeat ovat muuttolintujen levähdys- ja ruokailupaikkoja: suurimmat yhden peltoaukean hanhiparvet ovat olleet yli 5000 yksilön suuruisia ja muuton aikana taivaalla on ollut useita auroja. Valkoposkihanhi tietenkin päälajina, mukana myös kanadanhanhia ja metsähanhia. Jokainen voi päätellä uhanalaisten ja vaarantuneiden eläinlajien määrät. Alueella on runsaasti riistaa: valkohäntäkauriita, metsäkauriita, hirviä, jäniksiä ja kanalintuja. Tilamme läpi on kulkenut viiden hirven lauma, ja tontiltamme avautuvalla peltoaukealla kauriit ruokailevat, parhaimmillaan laumassa on ollut 14 valkohäntäkaurista. Riistakameroihin ovat tallentuneet suurpedoista susi ja karhu, satunnaisesti villisikoja. Alueella on toimiva Kreivilän-Mickelspiltomin metsästysseura, josta saa tarkempia tietoja alueen riistaeläimistä. Metsäalueet antavat myös ruokaa alueen asukkaille: runsaat marjamaastot ja sienisadot alkavat käytännössä takapihalta.

Pohjavedet

Kreivilän alueella on useita pohjavesialueita, joista ratalinjausta lähimpänä on [REDACTED] päässä [REDACTED] ja [REDACTED] välinen kosteikkoalue lähteinen. Tätä lähdettä käyttävät neljä [REDACTED] varrella olevaa taloutta. Ratalinjan kulku kallioleikkauksessa vaarantaa ainakin tämän lähteen, lisäksi [REDACTED] kalliolla on lisää lähteitä, joita ei ole paikallistettu. Niiden olemassaolo huomataan alarinteillä pintaan nousseesta vedestä myös talvella.

Yhteenveto

Ympäristövaikutusten kartoitus aiheutti ratalinjausten vaikutusalueilla asuville ja omistajille löysän hirren: kannattaako investoida, kannattaako viedä keskeneräiset projektit loppuun, uskallanko ostaa maata tai kiinteistöjä, ostaako kukaan omistamaani maata ja/tai kiinteistöjä vai meneekö pakkolunastukseen ja millä hinnalla? Mitä perintöä jää omalle jälkipolvelle – muistot menetetystä vai arvokas ympäristö. Näitä avoimia asioita myrskyläläiset joutuvat pohtimaan ainakin vielä vuoden verran. Irvokkainta tässä on se, että hankeryhmä kartoituksen jälkeen ei vastaa tekemistään vahingoista alueen omistajille, vaan pallo siirretään seuraavalle instanssille. Myrskylän kunta yhtenä hankkeen kartoittajista totesi tiedotustilaisuudessa kunnanjohtajan äänellä, että kunta ei hyödy Itäradasta ja ei ole valmis satsaamaan ympäristöselvityksen lisäksi ratahankkeeseen. Onkohan yhtäkään myrskyläläistä, joka kannattaa ratahanketta? Kreivilässä ja Jaakkolassa ei ole.

NIMBY. On helppoa tarjota vaihtoehtoa, joka ei tule omalle takapihalle – kirjaimellisesti. Onhan vielä muut alueen säästävät vaihtoehdot, eli 1) Lentorata tulisi, mutta Itärataa ei rakenneta ja 2) Lentorataa ei tule, jolloin tämä projekti kuivuisi kasaan. Lopuksi tulee mieleen vertaus *Pelastakaa sotamies Ryan*-elokuvasta: Pelastakaa edes yksi [REDACTED] suvun tiloista tuholta ja pirstoutumiselta.

Ystävällisin terveisin

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Lähettäjä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 12.42
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Itärata

Luokat: [redacted]

Itärata viite. UUDELY/17031/2023

Itäradan suunnittelu ja toteutus pitää lopettaa ja unohtaa. Ensinnäkin kannattamaton hanke kaikin puolin. Ympäristö vaikutukset negatiiviset. Ihmisten kodit ja elämäntyöt, luonto ja muut asiat vaarassa radan linjauksien takia. Ei hyödytä millään tavalla esimerkiksi Sipoolaisia työmatkalaisia. Paikallisjuna liikennettä tarvittaisiin ei pikajunia jotka eivät pysähdy pienissä kunnissa. Itärata hanke on rahan tuhlausta ja kotien tuhoamista, ei palvele oikeasti ketään. Huoltovarmuus ei pikajunalla kulje. Lähtökohtaisesti junien aikataulut suomessa eivät pysy aikataulussa muutenkaan. Mitä hyötyä olisi 9-15 minuuttia nopeammasta junasta, kun nyt jo on vaikeaa. Itäradan rahat pitäisi laittaa nykyisten raideväylien ja muiden teiden kunnostukseen. Suomi on myöskin melkein kuin saari , joten eurooppalaista raideleveyttä ei tarvita. Täysin kannattamaton hanke!!!!
Ystävällisin terveisin
Ratalinjaus vaihtoehdolle talonsa ja elämänsä rakentanut.

[redacted]

Mielipiteet ja huomautukset Itäradan ympäristövaikutusten arviointiin.

Itäradan linjaukset Sipoon kohdalla aiheuttavat huomattavaa haittaa ja kustannuksia alueen kiinteistönomistajille. Erityisen suurta haittaa aiheuttaa Nikkilän linjaus (N). Linjaus N kulkee kyläalueiden läpi aiheuttaen laajalti haittaa myös kiinteistöille jotka eivät jää varsinaisen radan alle vaan ovat linjan läheisyydessä. Haittoina ihmisille on mm kiinteistöjen arvon aleneminen, melu, tärinä, kulkureittien ja teiden katkeaminen, kyläyhteisöjen ja kulttuurisen ympäristön hajoaminen.

Perheemme asuu omistamallamme kiinteistöllä [REDACTED] joka jää osittain linjauksen N alle. Kuten monilla seudulla asuvilla on kiinteistömme pihasaunoineen ja verstaineen paljon muutakin kuin asuinrakennus, siis harrastusympäristö, loma-asunto ja keskeinen osa elämäntapaamme. Vaikka kiinteistö säilyisikin asuttavana, virkistyskäyttö ei olisi enää mahdollista. Kiinteistömme pinta-ala on n. [REDACTED] ha ja tarkoitus on ollut jakaa tontille rakennuspaikat myös lapsillemme.

Alueella on useita pohjavesilähteitä, mm [REDACTED] palstalta pintaan tuleva pohjavesi purkautuu [REDACTED] tonttini läpi kulkevaa laskuojaa myöten. Keväisin virtausta järveen on sen verran runsaasti että ojaa pitkin nousee runsaasti pikkukaloja pellolle [REDACTED] asti. Tämä lähde ja vesi yhteys järveen on jäämässä linjauksen N alle. [REDACTED] tila vesistönä on jo melko heikko, järveen tulevat lähdeveden virtaukset ovatkin vesistölle tärkeitä.

Harrastan aktiivisesti metsästystä ja riistanhoitoa sekä olen mukana alueen SRVA-toiminnassa. Linjaus N haittaa oleellisesti tätäkin. Henkilökohtaisen haitan lisäksi tämä linjaus katkaisee tärkeitä riistan kulkureittejä muuttaen osaltaan luonnon tasapainoa.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Lähettilä: [redacted]
Lähetetty: torstai 21. marraskuuta 2024 12.56
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUELY/17031/2023

Luokat: [redacted]

Lausunto Itäradan YVA-menettelyyn
UUELY/17031/2023

Uusi ratalinjaus on herättänyt merkittävää kritiikkiä yleisötilaisuuksissa, joissa asiaa on käsitelty. Tämä kertoo radan aiheuttamista paikallisista ja alueellisista haitoista. Suurimmalla osalla ratalinjakuksen seutua rata aiheuttaa enemmän haittaa kuin hyötyä. Tällaisia ovat luonto- ja maisemahaitat, sekä alueen asukkaille ja elinkeinotoiminnalle aiheutuvat ongelmat. Näitä on käytännössä lähes koko radan varrella ratalinjakuksista riippumatta.

Radan kustannus/hyötysuhde vaikuttaa heikolta. Hintalappu on huomattava saataviin hyötyihin nähden. Tämä on merkityksellistä huomioida valtiontalouden nykyisessä heikossa tilanteessa.

Jo radan suunnittelu aiheuttaa harmia, levottomuutta, arvonalenemaa, investointiongelmia ja huolta tulevaisuudesta laajasti alueen asukkaille ja yrityksille. Esitän, että radan suunnittelu lopetetaan. Valtion vähän resurssit on viisaampaa käyttää nykyisen rata- ja tieverkoston parantamiseen. Jo alueella oleva vanha Kerava-Nikkilä-Porvoo -rata on kunnostuksen tarpeessa.

Tämä on parempi ratkaisu Itä-Uudenmaan kannalta, mutta myös Itä-Suomen yhteyksien kannalta on kustannustehokkaampaa parantaa Savon rataa ja Karjalan rataa, jolloin saavutetaan myös junaliikenteen aikataulusäästöjä.

[redacted]

Lausunto koskien Itärata-hankkeen YVA-ohjelman linjausta välillä Backas- Venjärvi

Myrskyläntien (1605) ja Loviisantie (170) välille sijoittuu Porvoon kaupungin välittömään läheisyyteen sijoittuva poikkeuksellisen yhtenäinen metsäalue, jonka ekologinen ja virkistysellinen käyttö on vuosi vuodelta korostunut. Metsänhoidossa on siirrytty / siirrytään laajasti alueen metsänomistajien kesken entistä ympäristöystävällisempiin metsänhoitomuotoihin, joilla tietoisesti parannetaan alueen ekologista tilaa. Alueelle sijoittuu useampia järviä ja moninaisia maastomuotoja, jotka tarjoavat monimuotoisen kasvuympäristön niin kasveille kuin eläimille. Alueella on mm. elinvoimainen hirvi, peura ja kauriskanta, joilla on vapaa liikkuvuus länteen, pohjoiseen sekä itään. Viksbergin, Eriksdalin ja Björkdalin metsäalueeseen rajoittuvilla pelloilla harjoitetaan luomuviljelyä menetelmillä, joissa syksyksi ja talveksi pellot jätetään kasvipeitteiseksi, mikä ansiosta alueella on monipuolista ravintoa alueen nisäkkäille. Alueen ns. riistaeläinkanta viihtyy erittäin hyvin mäkisessä ja järvirikkaalla alueella. Myös metsäkanalinnut ovat löytäneet alueesta itselleen rauhallisen elinympäristön. Alueen Björkdal - Vigsberg välillä kulkee suosittu ratsastusreitti, joka on elinehto paikalliselle hevosyrittäjälle. Brusas – Ilola väli on puolestaan suosittu pyöräilyreitti keskelle kaunista luontomaisemaa. Alue siis on ja siitä on tulossa yhä vahvemmin arvokas ekologinen elinympäristö, jossa luonnon ja ihmisten välinen yhteiselo toimii molempia hyödyttävällä tavalla.

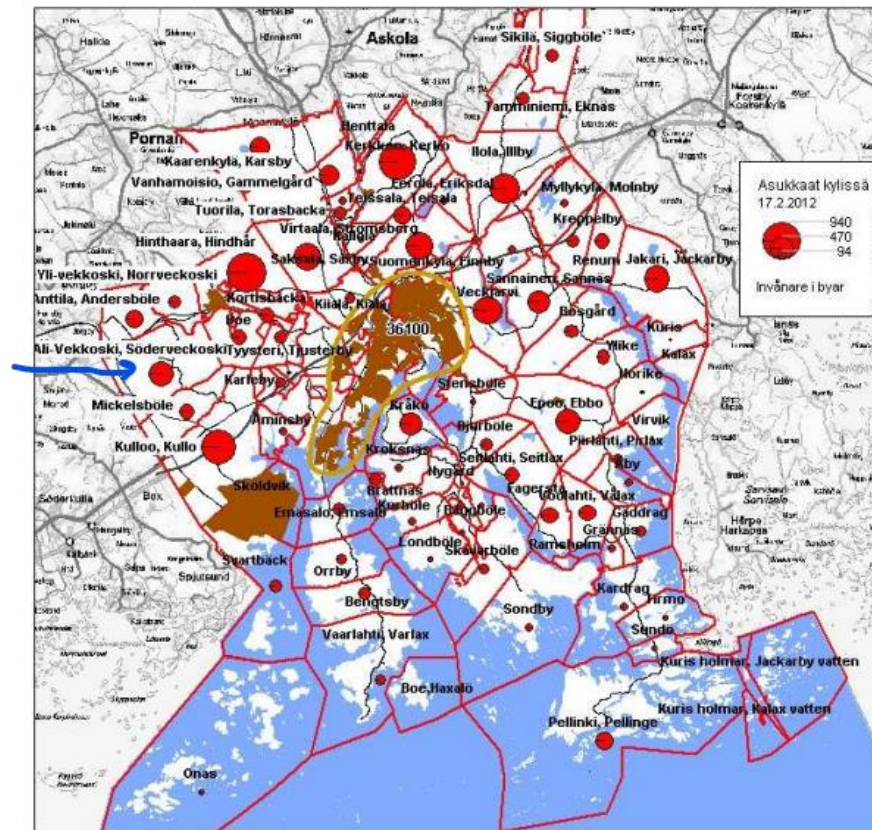
Maanpäällinen rataosuus alueen halki olisi katastrofaalinen alueen eliöstölle. Ensinnäkin nopea junayhteys meluvaikutuksineen karkottaisi hirvet, peurat ja kauriit niille luonnostaan ihanteellisesta elinympäristöstään, halkaisten yhtenäisen metsäalueen kahtia. Lisäksi se häittäisi niiden luontaista liikkuvuutta merkittävästi, varsinkin kun alueen eteläpuolelta kulkeva E18 tie jo valmiiksi rajoittaa niiden liikkuvuutta. Metsäalueella todettu (YVA-ohjelma Liite 4) ekologinen yhteys olisi vaarassa. Myös alueen virkistyskäyttö kärsisi merkittävästi radan myötä. Koska alueen yhtenäinen metsäalue särkyisi, maanpäällinen rata myös vesittäisi pitkän työn tuloksena aikaansaadun tahtotilan ja toimet metsänomistajien kesken, joilla vahvistetaan alueen kestävä ja ympäristöystävällistä metsänhoitoa, sillä radan rakentamisen myötä metsänomistajille olisi vaikea perustella alueen ainutlaatuisia luontoarvoja. Näiden perusteiden takia **vastustan Itärata-hanketta ja vaadin suunnittelun keskeyttämistä.**

Kunnioittaen,

[Redacted signature block]

Palaute liittyen Itäradan YVA selvitykseen

Selvityksessä pitäisi ottaa huomioon ratalinjausten vaikutus kyläyhteisöihin. Kaikilla Itäradan Paippistentien ja Backaksen välisillä linjauksilla on iso vaikutus esim. Ali-Vekkosken kylälle ja sen tulevaisuuteen. Kylä on yksi läntisen Porvoon isoimmista kylistä.



Kuva 4. Yleisnäkymä Porvoon kyläverkosta ja asukkaiden jakautumisesta eri kyliin vuoden 2012 alussa. Kaupunkitaajamassa oli noin 36100 asukasta ja kylissä ja haja-asutusalueilla 12500 asukasta.

Lähde: https://www.porvoo.fi/app/uploads/2021/10/kylarakenneohjelma_kv_hyv_110620142014.pdf

Kylä on elinvoimainen ja kylässä on vahvaa kylätoimintaa. Kylässä toimii melkein sata vuotta vanha kyläyhdistys:

<https://www.bbl.fi/2018-11-21/aktiv-nittioaring-samlar-byborna-i-soderveckoski-det-firas-med-fest-pa-hemgarden/>

Viime vuosina kylään on rakennettu uusia taloja ja vanhoja on remontoitu.

Erityisesti sähköaseman pohjoisella vaihtoehdolla (SP) on valtava vaikutus koko kylälle.

Kyseinen linja menee suoraan kylän läpi, mikä käytännössä hajottaa kylän. Linjan alle jää myös paljon asutusta, sekä uusia taloja että vanhoja pientiloja, mm. yli sata vuotta vanha [redacted] tila. Myös kylän kuntorata jää suoraan linjan alle. Linja myös sivuaa

kylän seurojen talon, Hemgårdenin. Alue on kylämäinen joten muutos maisemaan on valtava:



Koska linja menee kylämiljööön läpi, linjauksella on isoja vaikutuksia moneen YVA selvityksessä arvioitaviin vaikutuksiin, kuten maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Linjauksella on myös isoja vaikutuksia ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen. Esim. asuin- ja elinympäristön viihtyisyys, liikkumismahdollisuudet, yhteisöllisyys, paikallinen identiteetti ja väestö kärsii kun rata jakaa kylän osiin.

Uudenmaan ELY-keskus

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Kommentteja itäradan YVA ohjelmaan

Kommentit liittyvät pääosin entisen Pernajan kunnan (Pernaja on nykyisin osa Loviisan kaupunkia) alueelle sijoittuvaan Itäradan linjausvaihtoehtoihin. Liitteenä on pdf-kuvat A ja B sekä pdf-otokuva C Itäradan YVA ohjelmasta.

Kommentit koskevat pääosin niitä ratalinjaosuuksia, jotka sijoittuvat yhtiön [REDACTED] kiinteistöille. Yhtiö omistaa ratalinjausten lähivaikutusalueella useita kiinteistöjä, joista kaksi on esitetty kuvassa A.

Liitekuvassa A ratalinjavaihtoehdot ve M ja ve LP on mustalla pistekatkoviivalla likimain tulkittu maastotietokanta-aineiston päälle. Kuvan A pohjoisosassa on punaisella täytevärillä esitetty [REDACTED] yhtiön omistamat kaksi kiinteistöä (yhtiö omistaa alueella muitakin kiinteistöjä). Ratalinjaus ve M kulkee likimain suoraan keskeltä [REDACTED] kiinteistön läpi ja ve M kulkee kiinteistön [REDACTED] itäosan läpi.

Kuvan B (ja A) mukaan yhtiön [REDACTED] omistamien kiinteistöjen [REDACTED] ja [REDACTED] alueelle on lainvoimaisessa maakuntakaavassa esitetty laaja tuulivoimatuotannon alue. Alustavien selvitysten mukaan tuulivoimalan alueelle voi sijoittua useita tuuliturbiinikohteita.

Kommenttina esitämme ja korostamme, että radan suunnittelu ja rakentaminen sekä käyttö eivät saa missään nimessä aiheuttaa haittaa tai viivyttää mahdollisten tuulivoimahankkeiden toteuttamista ja käyttöä omistamillamme kiinteistöillä (ks. kuvat A, B ja C).

Jatkosuunnittelun yhteydessä meille tulee varata tilaisuus neuvotteluihin, joissa ratasuunnitelmia voidaan hankkeen kehittäjien kanssa käydä tarkemmin läpi ja voidaan niitä yksityiskohtaisemmin kommentoida.

Linjausvaihtoehto ve M:

Erittäin vahingollista on, että toteutuessaan linjaus ve M rikkoo ja tuhoaa pahimmillaan kokonaan oikeusvaikutteisen maakuntakaavan tuulivoimatuotantoalueen (ks. maakuntakaava, kuva B). Maanomistaja ei voi missään nimessä hyväksyä ve M linjausta. Vaikka linjaus ei toteutuisi ja olisi vain "vaihtoehto" niin jo pelkkä selvitysvaraus estää tuulivoimatuotantoalueen suunnittelunkin määrittelemättömän pitkäksi ajaksi. Ja voi pahimmillaan tehdä mahdottomaksi koko alueen kehittämisen. Vaihtoehtolinjaus ve M tulee kiinteistöjen [REDACTED] ja [REDACTED] osalta jättää jatkosuunnittelusta pois välittömästi.

Linjausvaihtoehto ve LP:

Linjavaihtoehto ve LP kulkee kiinteistön [REDACTED] itäosan läpi. Mikäli vaihtoehto ve LP säilyy mukana jatkoselvityksissä, tulee ehdottomasti varmistaa, että linjavaraus ei missään nimessä aiheuta mitään haittaa tai viivästystä mahdollisen tuulivoimatuotantohankkeen suunnittelulle ja rakentamiselle omistamillemme kiinteistöille.

Lisäksi:

Yhtiöllä on kiinteistön [REDACTED] koilliskulman itäosivulla olevan maa-ainesten (soranotto) ottoalueen (naapuritila) osalta sopimus alueen jälkikäytöstä ja omistuksesta. Myös tämän alueen suunnittelun osalta on jatkossa syytä neuvotella maanomistajan toiveista tarkemmin (mikäli ratalinjaus ve LP etenee).

Linjausvaihtoehto ve LE:

Linjaus ve LE (ks. kuva C) haittaa [REDACTED] taajaman laajentumissuunnitelmia pohjoiseen. Omistamme alueita ko. laajentumissuunnalla ja niiden osalta on ollut esillä taajaman kehittämistarpeita. Linjaussuunnittelussa tulee ottaa huomioon, ettei taajaman mahdollista pohjoista laajentumisaluetta katkaista/eroteta muusta taajamasta. Linja tulee suunnitella riittävän etäälle taajaman pohjoisreunasta siten, että linjan ja taajaman väliin jää riittävästi laajentumisalueita.

Kaikkien ratalinjausten alueelle sijoittuu myös muita yhtiön omistamia kiinteistöjä. Tiettyillä kiinteistöillä on myös potentiaalia kiviainesten ottamisen ja jalostamisen suhteen. Tällä on ilmeistä merkitystä, kun rataa mahdollisesti aikoinaan aletaan rakentaa. Myös näiltä osin on jatkossa tarve neuvotella suunnitelmista tarkemmin.



Liitekuvat: A, B ja C

Luokat:

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä varten mielipide

Kyse on ratalinjauksesta:

Paippistentien ja Backaksen välillä tarkasteltavasta kolmesta vaihtoehtoisesta linjauksesta:

Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (ve SE)

Annan mielipiteeni ja oman luontoselvitykseni alueen asukkaana. Olen asunut tuon yllä mainitun linjausvaihtoehdon alueella nyt vuotta ja ihan perusmetsässäkävelijänä havainnut seuraavia alla mainittuja lajeja. Alue on meillä säännöllisessä virkistyskäytössä, kun alueella kävellään vähintään kaksi kertaa päivässä koiran kanssa.

Alue rajoittuu etelässä Vanhan Kuninkaantien varrella ja pohjoisessa maksimissaan nykyiseen tavaraliikenneraiteeseen. Tuo yllä mainittu SE-linjaus tulisi katkaisemaan meidän liikkumisemme alueella ja haittaamaan merkittävästi alla mainittujen eläinten liikkumista ja lisääntymistä. Liitteenä karttaan merkitty punaisella alue mistä luetellut havainnot on tehty.

Ratalinjan alle jää lähde mistä metsän eläimet käyvät juomassa. Alueella pesii linnuista mm. lehtopöllö, hömötiainen, taivaanvuohi. Sen lisäksi nähtyjä lajeja on useita kanalintuja mm. pyy. Linjauksen alle jää kosteikko missä mm. sammakot ja manterit lisääntyvät. Alueella on myös vaskitsapopulaatio ja sisiliskoja. Nisäkkäistä alueella on nähty säännöllisesti lepakoita, lumikoita, kärppä, säännöllisiä lumi- ja hajujälkiä ja näköhavaintoja ilveksestä, jopa ahman lumijälkiä viime talvelta.

Ratalinjaus kannattaisi luonto-, ympäristö ja virkistysarvojen puolesta sijoittaa jommallekummalle pohjoiselle vaihtoehdolle perusteluna, että se menisi edes osin mahdollisimman lähellä jo nykyistä olemassa olevaa tavaraliikenteen ratalinjausta.

Yleisesti olen sitä mieltä, että uusien ratalinjauspäätösten tekemisessä pitäisi olla käytännössä nollalinja koska haitta niin asukkaille, luonnolle kuin ympäristölle on peruuttamattoman suuri hyötyyn nähden. Pitäisi pitäytyä nykyisissä ratalinjauksissa ja parantaa niiden rakenteita. Näin ne aiheuttaisivat mahdollisimman vähän haittaa luontoarvoille ja ympäristölle. Uusien ratalinjauksien rakentaminen vaikuttaa myös alueen vesitalouteen ja pohjavesialueisiin ennalta-arvaamattomasti.

Vastustan siis ratalinjausta Paippistentien ja Backaksen välillä: Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (ve SE) luonto- ja virkistysarvoihin vedoten.

Kiellän yhteystietojeni näyttämisen missään julkisesti, mutta yhteyttä voi ottaa lisätietoja tai kysymyksiä varten, vastaan niihin mielelläni, ja voin tulla maastoon näyttämään näitä yllä mainittuja alueita.

Ystävällisesti



UUDELY/17031/2023/ITÄRATA YVA/

Liljendal lokalavdelning av Nylands svenska producentförbund NSP rf

07880 Liljendal

UTLÅTANDE MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNINGSPROGRAMMET FÖR ÖSTBANAN

Liljendal lokalavdelning av NSP motsätter sig byggandet av Östbanan. Landsbygdsnäringarna, naturen och byasamhällena på den planerade ruttan av Östbanan påverkas negativt om Östbanan byggs. Byar splittras, landsbygdens lugn och närheten till naturen försvinner. Lantbrukarna vill inte ha en snabbtågsjämrväg genom sina åkrar, skogar, driftcentrum och hem. Det är fel att slösa så mycket resurser på ett projekt som ger minimal nytta.

Odlingsmark, skogar och vattendrag förstörs

Ifall projektet förverkligas går hundratals hektar odlingsmark förlorad och förstörs, likaså skogar och vattendrag. För ett lantbruksföretag är dessa livsviktiga, då vi lever på det vi odlar och idkar skogsbruk. Många gårdar delas så att egendomen blir på båda sidorna av järnvägen. Transport till åkrarna blir besvärligt och ökar kostnaderna för bönderna då avståndet till åkern blir längre. Lantbruksmaskinerna kan förorsaka fara för övriga trafikanter. Det blir även dyrt att bygga nya vägar och broar som är tillräckligt breda för stora lantbruksmaskiner. Klimatförändringen innebär sannolikt att det inte i framtiden går och odla på alla områden som odlas idag. Är det då vettigt att förstöra åkrar som det går att producera mat och foder på?

En osäker framtid hämmar investeringar och utveckling av lantbruksföretag

Redan planeringen innebär att många näringsidkare och företagare på området känner osäkerhet och otrygghet inför framtiden och inte vågar investera och utveckla sina företag. Åkermark och fastigheter förlorar sitt värde redan av den långa planeringen av Östbanan.

Byasamhällen splittras

Byar splittras. Traditioner, kultur och social samvaro i byarna lider. Vardagen i byarna förändras. Det blir besvärligare och tar längre tid att röra sig både inom och ytterom byn när många bekanta vägar försvinner. Ingen vill bo i närheten av Östbanan och bostadshus och övriga fastigheter blir under banan eller mister sitt värde. Det kan i värsta fall medföra att delar av byarna ödeläggs.

Olägenheter för människor, djur, miljö och natur

Vid byggandet av Östbanan förstörs värdefull miljö som inte går att ersätta. Landsbygden används till rekreation, människorna vill ha lugn och ro, motionerar, plockar bär och svamp. Detta allt försvinner i närheten av Östbanan där tåget går 300 km/h. Värdefull natur förstörs för växter, djur, fåglar och andra organismer. Jakt och viltvård försvåras då jaktområden splittras. Det finns risk att djur blir under tåget. Tåget utgör också en säkerhetsrisk för människor, speciellt barn.

Minimal nytta för landsbygden

Motiveringen att man sparar några minuter restid känns betydelselös. Lantbrukarna har ingen nytta av Östbanan då just inga stationer planeras längs rutten, endast en i Borgå. Om vi på landsbygden i Liljenda ska kunna använda Östbanan innebär det en nästan timmes lång bilresa innan vi kommer till en station. Dessutom har distansarbete ökat och befolkningen kommer att minska. Projektet är ett slöseri med pengar och naturresurser.

Liljendal, 20.11.2024

Liljendal lokalavdelning av Nylands svenska producentförbund NSP rf



VIITE: UDELY/17031/2023

21.11.2024



Uudenmaan ELY-keskus
PL 36
00521 Helsinki

LISÄYS Lausunto / mielipide Itärata-hankkeesta ja uuden [REDACTED] tien linjauksesta UDELY/17031/2023

Arvoisa vastaanottaja,

Haluan esittää vastustavan mielipiteeni Itärata-hankkeesta ja uuden [REDACTED] tien linjauksesta seuraavista syistä:

1. **Ympäristövaikutukset:** Itärata-hankkeen toteuttaminen aiheuttaa merkittäviä haittoja paikalliselle ympäristölle. Rakentaminen ja radan käyttö vaikuttavat negatiivisesti alueen luonnon monimuotoisuuteen, erityisesti uhanalaisten lajien elinympäristöihin. Lisäksi radan rakentaminen voi johtaa arvokkaiden luontokohteiden tuhoutumiseen.
2. **Taloudelliset kustannukset:** Hankkeen kustannukset ovat erittäin korkeat, ja on epävarmaa, pystytäänkö ne kattamaan ilman merkittäviä taloudellisia riskejä. Julkisten varojen käyttö näin suuren hankkeen rahoittamiseen ei ole perusteltua, kun otetaan huomioon muut tärkeät investointikohteet, kuten terveydenhuolto ja koulutus.
3. **Sosiaalinen vaikutus:** Itärata-hanke vaikuttaa negatiivisesti paikallisiin yhteisöihin. Radan rakentaminen ja käyttö aiheuttavat meluhaittoja ja heikentävät asuinalueiden viihtyisyyttä. Lisäksi hankkeen toteuttaminen voi johtaa asukkaiden pakkolunastuksiin ja siirtymisiin, mikä aiheuttaa merkittävää haittaa paikallisille asukkaille.
4. **[REDACTED] tien linjaus:** Vastustan uuden [REDACTED] tien kulkemista suunniteltuun paikkaan oman tonttini kautta. Tämä aiheuttaisi merkittävää haittaa yksityisyydelleni ja tonttini arvolle. Lisäksi tien rakentaminen tonttini kautta lisäisi melua ja liikennettä, mikä heikentäisi asuinympäristöni viihtyisyyttä.
5. **Vaihtoehtoiset ratkaisut:** On olemassa vaihtoehtoisia ratkaisuja, jotka voisivat parantaa itäisen Suomen liikenneyhteyksiä ilman suuria ympäristö- ja taloudellisia haittoja. Esimerkiksi nykyisten rautatieyhteyksien parantaminen ja kehittäminen voisi olla kustannustehokkaampi ja ympäristöystävällisempi vaihtoehto.

Edellä mainituista syistä johtuen vastustan Itärata-hankkeen toteuttamista sekä uuden [REDACTED] tien linjausta ja toivon, että nämä näkökohdat huomioidaan päätöksenteossa.

Ystävällisin terveisin



Luokat:

UUDELY/17031/2023

Itärata-hankkeen lausunto Lapinjärvi Pohjoinen Grevnäs-Mickelspiltom Jaktföreningiltä tuo esiin tärkeitä huolenaiheita metsästyksen ja riistapolkujen säilyttämisestä. Lausunnossa korostuu, että itärata kulkee merkittävien metsästysalueiden läpi, mikä voi vaarantaa metsästyksen turvallisuuden, erityisesti koirien osalta, jos radan varressa ei ole riittäviä turva-aitoja. Myös riista kuolee radan alle erityisesti jos juna kulkee 300 km tunnissa.

Erityisesti Koskenkylän joen ylitys ja Palakallion metsäkokonaisuus mainitaan ongelmallisina alueina, joissa metsästys voi muuttua mahdottomaksi junaliikenteen vuoksi. Lausunnossa vaaditaan turva-aitoja, alikulkuja ja muuta infrastruktuuria, joka mahdollistaisi metsästyksen jatkumisen turvallisesti.

Lisäksi ehdotetaan, että rata rakennettaisiin kuutostien eteläpuolelle, jolloin sen vaikutus metsästyksen ja riistan olisi vähäisempi. Tämä voisi mahdollistaa suojavyöhykkeiden luomisen, jotka estäisivät riistan pääsyn radan läheisyyteen. Voi rakentaa riistavapaan alueen käyttäen hyväksi kutostien riistaa

Kokonaisuudessaan lausunto esittää selkeitä vaatimuksia, jotka tähtäävät metsästysoikeuksien suojelemiseen ja riistakannan ylläpitämiseen itäradan rakentamisen yhteydessä.

Myös laukkallion alue on hienoa metsämaisemaa ja itärata lopettaisi metsästyksen sielä.

T

Luokat:

Moi.

Uudenmaan ELY-keskus

Viite: UUDELY/17031/2023.

Asia: Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

Tämä lausunto koskee suunnitteilla olevan Itäradan linjausta Kouvolan kaupungin alueella sijaitsevassa kylässä. Tämän hetkisen ratalinjan alle on jäämässä:

- metsälakikohde (vähäpuustoinen suo)
- maakaasun paineenkorotusasema
- 3 loma-asuntoa
- 9 asuinrakennusta
- kylän uimapaikka, sisältäen saunan ja laavun
- yhteinen alue (hiekkakuoppa)
- maamiesseuran kuivuri
- vesi-, viemäri- ja valokuituverkosto

Mainittujen kohteiden lisäksi ratalinja halkaisee kylän kahtia sekä katkaisee kylän neljä tietä, joista yksi on läpikulkutie ja välillä.

Terveisin

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

Den nya sträckningen Alt EN går genom centrala Söderveckoski by, genom [REDACTED] området, som är ett rekreativsområde för ortsbör. På området finns det en motions slinga, som används av bland annat hundägare. Också bär- och svampplockare besöker området under hösten. Sträckningen Alt EN går rakt igenom området och också över en bronsåldersgrav. Uppskattningsvis kommer det att uppstå ett schakt på >20m. Tiotals fastigheter är beroende av vattenförsörjningen från området, både av borrhunnar, vattenbrunnar, och källor som används som brunnar. [REDACTED] området är ett de facto grundvattenområde.

Brunnarna på [REDACTED] området är inritade på följande karta:



Röda punkter beskriver brunnar/källor och de blå borrhunnar.

OBS! Inventeringen av brunnar är inte komplett, kartan är endast riktigivande. Till exempel, på kartan i nordöstra ändan av [REDACTED] området fattas det brunnar.

