

Tillstånds- och tillsynsverket
kirjaamo(at)lvv.fi

LVV-U/20947/2026

Utlåtande om miljökonsekvensbeskrivningen av Östbaneprojektet av Östbanan Ab

Konsekvensbedömningen för Östbanan har genomförts noggrant, och deltagandet har på ett berömvärt sätt betonats under bedömningsprocessen. Konsekvensbeskrivningen är tydlig och belyser projektets sannolika betydande miljöpåverkan samt sätt att förebygga och minska skadliga effekter. Ur Borgå stads perspektiv innehåller beskrivningen fortfarande vissa brister, både i rapporterna och i konsekvensbedömningen, som måste klargöras och bedömas mer ingående i den fortsatta planeringen av järnvägslinjen.

I konsekvensbeskrivningen har man granskat naturmiljöerna tillräckligt. I den allmänna planeringsfasen av banans vidare planering måste eventuella mer detaljerade undersökningsbehov fortfarande bekräftas. Alla alternativ för anpassning kommer att ha måttliga till betydande negativa effekter på naturvärden (t.ex. ekologiska förbindelser, fragmentering av livsmiljöer, kantverkningar och förlust av areal). I Backas-Björkdal-sektionen är påverkan på naturvärdena klart mindre i tunnelalternativen än i det ovanjordiska alternativet.

Östbanans linje går genom flera grundvattenområden. Projektet kan påverka grundvattnets kvantitet, kvalitet och flöde. Påverkningarna är särskilt tydliga under byggfasen av järnvägslinjen. Påverkningarna under drift är mindre betydande och avser främst underhåll av spåren och eventuella exceptionella situationer, såsom olyckor. Konsekvensbeskrivningen identifierar i tillräcklig mån potentiella risker under byggandet, särskilt i tunnelavsnitt och sulfatjordar, och presenterar åtgärder för att mildra och förebygga påverkningarna.

Effekterna av buller och vibrationer på bostads- och fritidsbyggnader har utvärderats noggrant och åtgärder för bullerdämpning har undersökts. Enligt beskrivningen kommer effekterna och åtgärderna för att mildra dem att specificeras i den fortsatta planeringen. Bullerkartorna visar inte några rekreations- eller naturskyddsområden, såsom badstranden eller skogsskyddsområdet vid Venjärvi. Bedömningen av bullerpåverkan är ofullständig i detta avseende, och bullerbekämpning måste beaktas på ett mer effektivt sätt i den fortsatta planeringen, även i rekreations- och naturskyddsområden.

I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras kategoriskt att alla stationsalternativ i Borgå stöder utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur när det gäller transportmedel i områdena kring stationerna. Borgå stad anser att detta är ett alltför allmänt uttalande, eftersom det finns betydande skillnader mellan stationsalternativen i Borgå när det gäller till exempel samhällsstrukturens

struktur och hållbara transportmedels attraktionskraft. Tunnellösningen med en station i stadens centrum skapar helt klart de bästa förutsättningarna för hållbar mobilitet och samhällsstruktur. Skillnaderna mellan de olika stationsalternativen har inte behandlats tillräckligt i detta avseende, och redogörelsen belyser inte i tillräcklig utsträckning effekterna och skillnaderna mellan de olika alternativen.

MKB-beskrivningen anger att Östbanan kommer att minska den årliga passagerartrafiken med privatbilar. Siffran i sig säger ingenting; det hade varit bra att presentera några jämförelsepunkter för minskningen. Samtidigt är uppgifterna om Östbanans effekter på biltrafikvolymerna mycket vaga (t.ex. att biltrafikvolymerna kommer att minska något i Borgåregionen). En mer detaljerad analys av Östbanans inverkan på biltrafikvolymerna på vägar som löper parallellt med järnvägen behövs för att kunna bedöma Östbanans inverkan på biltrafikförhållandena. Vid den fortsatta planeringen bör man undersöka trafikbelastningen på huvudvägarna mellan Borgå och huvudstadsregionen och tydligt belysa Östbanans inverkan på biltrafikflödet på överbelastade sträckor (huvudväg 7, huvudväg 4, Ring I, Ring III). Den jämförelse som presenteras här med det totala antalet bilresor i Helsingforsregionen verkar inte vara lämplig, eftersom effekterna av Östbanan kommer att märkas särskilt i de östra delarna av transportnätet. Det är mycket vanligt att pendla från Borgå till Helsingforsregionen. Östbanans roll för att förbättra resandet till Helsingforsregionen ur pendeltrafikens perspektiv bör lyftas fram tydligare.

De olika alternativen har inte utvärderats tillräckligt med avseende på deras inverkan på markanvändningen och samhällsstrukturen i Borgå mellan Backas och Björkdahl. Bedömningen tar inte hänsyn till den målinriktade strukturmodellen och målen i delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå, som godkändes 2024 och som fastställer huvudlinjerna för samhällsutvecklingen och på grundval av vilka utkastet till delgeneralplanen har utarbetats. Effekterna av den ovanjordiska spårdragningen (alternativ K, Kungspporten) har bedömts alltför positivt. Bedömningen tar inte tillräcklig hänsyn till att stationen ligger i utkanten av stadsstrukturen och inte stöder de principer för samhällsutveckling som valts i Borgå. Å andra sidan har de positiva effekterna av tunnelalternativen (Parkgatan-alternativet P och centrumalternativen VP3 och VP 2) underskattats. Samtidigt har man mellan Backas och Björkdahl underskattat de negativa effekterna av den ovanjordiska sträckningen (alternativ K, Kungspporten) på människors levnadsvillkor, trivsel och hälsa jämfört med effekterna av tunnelalternativen.

Konsekvensbeskrivningen tar hänsyn till nationella och regionala landskapsvärden och kulturmiljövärden i Borgåregionen. Lokala värden har i stor utsträckning förbisetts, under antagandet att de ingår i ovannämnda områden. Ingen detaljerad inventering av lokala objekt har sammanställts för denna utredning. Placeringen och riktningen för de illustrativa bilder som skapats för fotomontagen har inte markerats på kartorna, vilket gör det betydligt svårare att bedöma järnvägslinjens påverkan på landskapet. Utredningarna om kulturmiljöer och landskapet måste preciseras i den fortsatta planeringen. Konsekvenserna

måste utvärderas mer ingående och detaljerade illustrationer måste utarbetas för att anpassa järnvägen till miljön.

När det gäller Borgå ådal ger bedömningen av Kungsportenalternativets (K) påverkan på landskapet och kulturmiljön inte en korrekt bild av den situation som kommer att uppstå. Höjden på järnvägsbron över Borgå å har inte specificerats eller beskrivits i rapporten. Baserat på illustrationerna är höjden betydande och läget betydligt högre än den nuvarande motorvägens väglinje. Bron kommer att synas på långt håll, ända till Saxby, där den lägre motorvägen redan är synlig. Bron kommer att vara synlig praktiskt taget hela tiden från den gamla Tavastehusvägen som löper längs ådalen, bostadsområdena vid Finnby, Karelaby och Kiala gård, och delvis även från Gamla Saxbyvägen och Vatajavägen. Den höga brokonstruktionen kommer troligen också att vara väl synlig från områden söder om motorvägen, såsom rekreationsområdena Borgbacken, längs ån och sågverksområdet Hattula, där staden har planer på förtätningsbyggande. Inga negativa effekter på landskapet eller bullernivåerna har bedömts i samband med den framtida markanvändningen i detta område. Utredning lämnar det något oklart om den planerade höjden på broarna användes i bullerberäkningen. Även nu är bullernivån från motorvägen hög i hela det öppna området i ådalen, i riktning mot Saxby och Gamla Borgå. När det gäller buller från vägtrafik bör man också ta hänsyn till möjligheterna att minska vägtrafikbuller vid planeringen av järnvägsanläggningar. För att motverka negativa effekter på landskapet skulle det också vara lämpligt att undersöka lösningar för skogsplantering kring järnvägslinjen i landskapsområdet Borgå ådal.

I alternativ K sticker vallarna och brokonstruktionerna som korsar Mäntsälävägen vid Kungsportens station ut i landskapet. Även om det kommersiella byggandet i området har förändrat landskapet, skulle det vara bra att mildra eventuella nya negativa effekter genom plantering. I den gällande generalplanen har ett område reserverats för det kommersiella områdets skyddsgrönområde.

När det gäller Svartsådal ger konsekvensbedömningen för alternativ K en alltför positiv bild av läget kring Drägsby herrgård, som anses vara en byggnadsmiljö av nationellt värde. Motorvägen avskärmar för närvarande Svartsådalens område från södra sidan av Drägsby-området. I miljökonsekvensbedömningen anges följande: "Åkröken och träden på flodbanken skymmer också utsikten från Drägsby gård. Alternativ K ligger utanför de viktigaste byområdena och de mer betydande herrgårdsmiljöerna i kulturlandskapet." I alternativ K skulle dock gården klämmas in mellan två stora transportleder, och trädgården skulle permanent separeras från den lilla dalen. Baserat på den illustrativa bilden som presenteras för Svartåns dalgång bryter järnvägsbron också visuellt ådalen, i motsats till vad som anges i rapporten.

När det gäller alternativet med lokal tågtrafik K+ tar miljökonsekvensbeskrivningen inte ställning till landskapet i Hornhattuladalen, men den broförbindelse som behövs över dalen längs ån är betydande ur

landskapssynpunkt. Det är fortfarande omöjligt att göra en heltäckande bedömning av brons inverkan på bostadsområdet Hornhattula, Borgbacken, rekreatiomsområdet på åns östra strand och den gamla järnvägsstationen, eftersom det inte finns något detaljerat illustrativt material för objektet. En ny sträckning av Fredrika Runebergs gata kommer att gå under bron, likaså en bred förbindelse för gång- och cykeltrafik samt en dagvattenavledningsväg som stöds av ett nätverk av grönområden.

I alternativ K+ kommer den nya tågstationen för närtåg väster om den gamla stationen att ligga ganska högt upp. Byggandet i enlighet med den illustrativa bilden har ännu inte planerats för området, och lösningen kräver ytterligare utredning på grund av osäkerheter rörande exempelvis mark- och kulturmiljöskydd. Om byggandet är möjligt kan det minska järnvägens påverkan på landskapet. Effekterna i detta fall beror på nybyggandet i området. Alternativet K+ kommer sannolikt också att påverka landskapet i runt Kiala gård, även om detta inte kan fastställas utifrån planeringsmaterialets allmänna karaktär. Dessutom har alternativ K+ landskapsmässiga konsekvenser vid Hornhattulavägen, där en ny bro behövs nära den nuvarande plankorsningen. Ingen detaljerad landskapsutvärdering har heller genomförts för detta område.

Enligt MKB-beskrivningen kommer Östbaneprojektet att möjliggöra godstransporter. I beskrivningen förklaras dock inte hur godstrafiken kommer att kopplas till resten av järnvägsnätet eller vilka nya järnvägslinjer som kan komma att behövas för denna koppling. I den fortsatta planeringen av Östbanan måste potentiella godstransportförbindelser planeras och deras effekter bedömas.

Östbanan Ab har valt följande sträckning för vidare planering, dvs. för utarbetandet av en översiktsplan: Under granskningsperioden var följande alternativ aktuella: granskningsavsnittet Flygbanan–Backas, södra Nickby (alternativ NE); i granskningsavsnittet Backas–Björkdal Kungsporten (alternativ K) och sidospårsträckningen (K+) samt en tunnelsträckning; i granskningsavsnittet Björkdal–Teuroinen, södra Lapträsk (alternativ LE); I miljökonsekvensbedömningen för sträckan Teuroinen–Koria har ett alternativ granskats, som kommer att gå vidare till den allmänna planeringsfasen. Borgå stad ombeds före sommaren 2026 presentera stadens synpunkt på det bästa alternativet för tunnelsträckningen, som skulle tas med i den fortsatta planeringen. En jämförelse mellan tunnelalternativen (VP2 och P) håller för närvarande på att utarbetas.

Borgå stad anser att den sträckning som orsakar minst störningar har valts ut bland de ovanjordiska sträckningarna för vidare planering. Baserat på detta alternativ bör ytterligare planering fortsätta kring den ovanjordiska linjeföringen. Enligt konsekvensbedömningen och även ur Borgås perspektiv är den bästa och minst störande sträckningen, när det gäller samhällsstruktur, hållbara transporter, markanvändning, natur, landskap, kulturmiljö samt befolkningens hälsa, komfort och levnadsvillkor, en tunnelsträckning mellan Backas och Björkdal. En utredning som jämför tunnelbanestationer förväntas vara klar under

våren. I utkastet till delgeneralplan för de centrala stadsområdena presenteras Kungspöten (alternativ K) och stickspårsträckningen (K+) samt två tunnelförslag (Parkgatan-alternativet P och Borgå centrum-alternativet VP3). Perioden då utkastet till delgeneralplan är framlagt och kan kommenteras avslutas i februari. De inkomna åsikterna och uttalandena kan beaktas utöver rapporten när Borgå stad väljer tunnelloösningen för vidare planering.

Projektet väcker oro och osäkerhet om framtiden, särskilt när det gäller påverkan av de ovanjordiska sträckningarna. Miljökonsekvensbeskrivningen borde ha innehållit mer detaljerad information om vad den föreslagna järnvägskorridoren skulle innebära i praktiken, till exempel för markägare vars fastigheter ligger inom korridoren. Den vidare planeringen av projektet måste fortskrida snabbt, och sträckningen samt dess konsekvenser måste specificeras mer detaljerat. Det behövs också ytterligare utredningar om hur man kan förebygga eller mildra skadliga effekter. Det bör finnas en aktiv kommunikation om den fortsatta planeringen och projektets framsteg, och intressenterna bör få tillräcklig information om sträckningen och möjligheter att delta i och påverka den fortsatta planeringen.

Borgå stad