

Östbanan Ab:s Östbananprojekt, program för bedömning av miljökonsekvenser

STST 18.11.2024
200/11.00.02/2024

Beredning

Stadsdirektör Tomas Björkroth, chefen för stadsplaneringsavdelningen
Marko Luukkonen, miljöchef Heidi Lyytikäinen

Kungörelse om bedömning av miljökonsekvenser

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen) har 14.10.2024 med kungörelse meddelat om anhängiggörande av program för bedömning av miljökonsekvenser som gäller Östbanan Ab:s Östbananprojekt (lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning 252/2017). Bedömningsprogrammet och kungörelsen är framlagda 14.10.2024–22.11.2024, under vilken tid man kan lämna in anmärkningar och utlåtanden skriftligt om den genom att skicka dem till Nylands NTM-central senast 22.11.2024. Som referens UUDELY/17031/2023.

Mål för Östbananprojektet

Projektet har som centralt mål att möjliggöra fjärrtågtrafik som är snabbare än för tillfället till östra Finland. Via banorna i Savolax och Karelen till Kuopio, Joensuu och Kajanaland. Dessutom är målet att sammankoppla Borgå stad till att omfattas av snabb rälstrafik och lokaltågtrafik. Projektet främjar hållbar trafik österut från huvudstadsregionen och vice versa samt säkerställer för sin del försörjningsberedskapen i östra Finland. När den färdigställs skapar Östbanan en snabbare och smidigare förbindelse från östra Finland till Helsingfors-Vanda flygfält, varmed den i betydande grad förbättrar östra Finlands nationella och internationella åtkomst.

Östbanans läge och syfte

Den totala längden av Östbanan är cirka 110–114 kilometer beroende på alternativet. Banan planeras till nio kommuner, vilka är Vanda, Tusby, Kervo, Sibbo, Borgå, Lovisa, Lapträsk, Mörskom och Kouvola. Östbanan är en snabbtrafiksbana med två rälsar som planeras gå från Kervo via Borgå till Kouvola. Östbanan skiljer sig i västra ändan i en tunnel från Flygbanan som planerats mellan Böle och Kervo och i östra delen ansluter den sig till nuvarande Lahtis–Kouvola-bana. Utöver fjärrtrafik är syftet att planera banan så att den möjliggör inledandet av närtrafik mellan Helsingfors och Borgå. Möjligheten till godstågstrafik Kervo och Kouvola undersöks.

Allmän plan om bansträckningen för Östbanan

Under förfarandet för miljökonsekvensbedömning utarbetas för Östbanan en preliminär allmän plan. Utgångsläget för planeringen är Östbanans huvudriktningsutredning som färdigställdes i januari 2024. I den preliminära allmänna planen preciseras bansträckningsalternativen i huvudriktningsutredningen: dessutom kan man undersöka också andra bansträckningsalternativ. Lägena för bansträckningen, tunnlar, och deras mynningar samt broar granskas under banans preliminära allmänna planering under hösten 2024. Målet är att den preliminära allmänna planen färdigställs i februari 2025.

Banans bansträckningsalternativ i förfarande för miljökonsekvensbedömning

Projektets alternativ för bansträckning under förfarandet för miljökonsekvensbedömning: bansträckningsalternativen som bedöms i förfarandet för miljökonsekvensbedömning har bildats så att de olika banavsnitten har olika antal bansträckningsalternativ som ska bedömas. Mellan Flygbanan och Paipisvägen undersöks två alternativa bansträckningar: Kervo norra alternativet (KP) och Kervo södra alternativet (KE). mellan Paipisvägen och Backas undersöks tre alternativa bansträckningar: Andersböle alternativet (AK), Kraftcentralens norra alternativ (SP) och Kraftcentralens södra alternativ (SE). Dessutom undersöks mellan Flygbanan och Backas bansträckningsalternativet som går genom Nickby (N). Öster om Backas i Borgå undersöks tre alternativa bansträckningar samt ett underalternativ: Kungspportens bansträckningsalternativ K som möjliggör en ovanjordisk station (stationsalternativ A) i Kungspporten. Dessutom undersöks underalternativet K+ där en närtrafikstation (stationsalternativ A+) genomförs i samband med Borgå gamla tågstation. Parkgatans bansträckningsalternativ P som möjliggör genomförandet av en tunnelstation (stationsalternativ B) i samband med Västra Mannerheimleden och Hornhattulavägen. Bansträckningsalternativet VP för Gamla Borgå, möjliggör genomförandet av en tunnelstation (stationsalternativ C) i Borgå centrum i närheten av Gamla Borgå. På avsnittet mellan sjön Venjärvi i östra delen av Borgå och Koria (Kouvola) granskas tre alternativa bansträckningar: Mörskomalternativet (M), Lappträsk norra alternativ (LP) och Lappträsk södra alternativ (LE). I bedömningen av miljökonsekvenser granskas dessutom jämförelsealternativet 0+, i vilken Östbanan inte genomförs. Jämförelsealternativ 0+ innehåller de godkända förbättringsprojekten av nuvarande bannät. Antagandet är att Flygbanan är byggd och digibanan (förnyelsen av digitalt passerkontroll av tåg) är genomförd. Avsnitten och bansträckningsalternativen som placeras vid dem är mer detaljerat presenterade i programmet för bedömning av miljökonsekvenser.

Förfarande om bedömning av miljökonsekvenser

Bedömningen av miljökonsekvenser baserar sig på lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. I förfarandet jämförs projektets alternativ och information produceras till stöd för beslutsfattandet. Syftet med projektet är att finna utifrån bedömningsförfarandet en genomförbar lösning för Östbanan, en lösning i vilken olika behov sammanpassats.

Programmet för bedömning av miljökonsekvenser är en plan om vilka konsekvenser man bedömer och hur man genomför bedömningen. Det är en plan om bedömningens förlopp, metoder och växelverkan under förfarandets lopp.

Östbanans bansträckningsalternativ har bildats så att de olika banavsnitten har ett varierande antal bansträckningsalternativ. Det centrala målet för bedömningen av alternativens konsekvenser är att identifiera de sannolikt betydande miljökonsekvenserna för projektets alternativ. I arbetet reder man ut projektets betydande konsekvenser: 1) på befolkningen och på människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel, 2) på marken, jordmånen, vattendrag, luften, klimatet, växtligheten samt organismer och naturens mångfald, 3) på samhällsstrukturen, materiell egendom, landskap, stadsbild och kulturarvet, 4) på utnyttjandet av naturtillgångar, 5) samt på ömsesidiga förhållanden av växelverkan mellan nämnda faktorer. För bedömningen av konsekvenser uppgörs naturutredningar, en bullerutredning, en utredning av darrning och vibration som ger upphov till

buller samt en arkeologisk inventering. Syftet är att utarbeta illustrationer över de mest centrala landskapsmässiga objekten.

Det egentliga arbetet med att bedöma konsekvenserna görs utifrån programmet för bedömningen av miljökonsekvenser och utlåtandet som kontaktmyndigheten gett om programmet under loppet av 2025. Resultaten för bedömningen sammanställs i beskrivningen av bedömningen av miljökonsekvenser. När beskrivningen av bedömningen av miljökonsekvenser färdigställts ger kontaktmyndigheten en motiverad slutsats av beskrivningen, med vilken avses en motiverad slutledning över projektets betydande miljökonsekvenser. Efter att förfarandet som gäller miljökonsekvensbedömningen slutat fattar bolaget Östbanan i början av 2026 ett beslut om alternativet som väljs för den fortsatta planeringen.

LOVISA STADS UTLÅTANDE OM ÖSTBANANS PROGRAM FÖR BEDÖMNING

Om planläggningsläget och de premisser som beaktas i planeringen:

För området där projektet Östbanan planeras finns ingen gällande generalplan eller detaljplan med rättsverkningar. I området för Forsby gränsar ett bansträckningsalternativ till generalplanen för Forsby. Lovisa stads planläggningsöversikt innefattar uppdatering och upprättande av generalplanerna för tätorterna Forsby och Liljendal. Staden är beredd att inleda planläggningen med snabb tidtabell om det finns skäl att granska planläggningen för bansträckningen eller dess närområde sida vid sida med planeringen av Östbanan.

Bansträckningsalternativen för Lapträsk (LP och LE) korsar tre grundvattenområden i Lovisa. Ett av dem är ett grundvattenområde som är viktigt vad gäller vattenanskaffningen och två är grundvattenområden som lämpar sig för vattenanskaffning. Utöver dessa korsar bansträckningsalternativet (M) i Mörskom inom Mörskom kommun ett grundvattenområde som är viktigt vad gäller vattenanskaffning. I närheten av dessa bansträckningsalternativ finns vattentäkter som är i användning och vattentäkternas regionala betydelse för vattenanskaffningen är väldigt stor. Enligt programmet för bedömning av miljökonsekvenser bedöms projektets grundvattenkonsekvenser som en sakkunnigbedömning. I grundvattenområden som är viktiga för samhällets vattenanskaffning, där bansträckningen befinner sig nära vattentäkter, ska man dock överväga bedömning av konsekvenser med hjälp av modellering.

Om bansträckningsalternativen: I programmet om bedömning av miljökonsekvenser har det presenterats ett flertal alternativa bansträckningar och deras underalternativ. Inom Lovisa stads område har två huvudalternativ märkts ut på banavsnittet Venjärvi–Koria. Den östligare av huvudalternativen, det vill säga Lapträsk södra och norra placerar sig norr om Forsby tätort och på östra och västra sidan om Liljendal kyrkby. Den västra bansträckningen, det vill säga Mörskom alternativet, tangerar över en kort sträcka landsbygdsområdet i västra delen av Lovisa. Mörskom bansträckningsalternativ placerar sig till stor del i en skogbevuxen miljö, medan Lapträskalternativen i sin tur i huvudsak placerar sig inom bebyggd landsbygd, tangerande även två tätorter i Lovisa.

Det som bedöms är två alternativa sträckningar som klart avviker från varandra. Det kan konstateras att det i bansträckningsalternativen finns tre klara brister:

- 1) möjliggörandet av närtrafiktågförbindelse bör planeras minst så att trafikeringen skulle vara möjlig vid behov att sträcka ut minst till

Forsbyområdet. Stationen i Forsby bör planeras och bedömas som en del av Lappträsk bansträckningsalternativ

- 2) utöver Östbanan ska genomförandet av den eventuella framtida Strandbanan beaktas. Det finns allt skäl att den riktgivande utmärkningen av den så kallade Strandbanan i landskapsplanen för Nyland på ett eller annat sätt beaktas i planeringen av bansträckningen för Östbanan
- 3) i alternativen som relaterar till utplaceringen av Borgå närtrafikstation bör man beakta möjligheten till anslutningsparkering som betjänar Östra Nyland, åtkomsten till parkeringen och stationen från huvudvägnätet och möjligheten att fortsätta lokaltågtrafiken österut från Borgå.

Om banprojektets konsekvenser: Oberoende om bansträckningen genomförs via Mörskom eller Lappträsk har banan och inledandet av trafikeringen på den med stor sannolikhet betydande konsekvenser för Lovisa stad och stadsbornas liv.

Övriga konsekvenser som uppstår av Östbanan, än dem som ses konkret i banmiljön, skulle avspeglas i försvagade verksamhetsförutsättningar för långdistansbusstrafik på landsvägarna 6 och 7.

I projektet Östbanan och dess rapport över programmet för bedömning av miljökonsekvenser och i planerna och utredningarna som ligger i dess bakgrund har man närmast fokuserat på den tekniska planeringen av Borgå lokaltågförbindelse och stationsarrangemang, samtidigt som projektets konsekvenser för den offentliga busstrafiken i Östra Nyland och för trafiksystemet i hela området. Banprojektet och den planerade lokaltågtrafiken bör bedömas som mer omfattande helhet än som en teknisk fråga som endast gäller en stad. Det kan förmodas att en betydande del av användarna av offentlig busstrafik i Borgå i och med lokaltåget skulle välja till sitt fortskaffningsmedel i Helsingforsriktningen tåget i stället för bussen, då en stor del av betalande kunder skulle försvinna från busstrafiken. Ändringen skulle förmodligen ha en klar negativ inverkan på den marknadsvillkorliga busstrafiken mellan Östra Nyland och Helsingfors. Konsekvenserna av minskandet av kundvolymen i Borgånejden skulle med stor sannolikhet avspegla sig som en minskning i busstrafikturer på landsvägarna 7 och 6 samtidigt som det skulle ske en prishöjning. Planeringen av en lokaltågförbindelse mellan Borgå och Kervo kan inte göras separat från de övriga trafikformerna och trafiksystemet i området. Till objekt för projektet Österbanans utredningar, planering och konsekvensbedömning bör tas trafiksystemet för lokaltågtrafikens trafiksystem, det vill säga lokaltåg, buss- och personbilstrafik och hur det sammankopplar med varandra. Frågan sammankopplar starkt med lägesalternativen för Borgå station vilka framförs och utreds i samband med bansträckningsalternativen, möjligheterna för stationens anslutningsparkering och åtkomsten av stationen samt på det om Borgå station bör planeras så att lokaltågtrafiken är vid behov möjlig att på ett naturligt sätt fortsätta österut från Borgå ända till Forsby. Till dags dato har utredningar knappt gjorts eller så har frågan mycket lätt kvitterats.

Inom åtkomstområdet för Forsby station (30 minuters bilfärd i huvudsak österut) bor 19 920 personer (Cursor, 2024).

Ur Lovisa stads synvinkel bör Österbanan planeras ur den synvinkeln att banan även förbättrar trafikförbindelserna i Östra Nyland och Sydöstra Finland som en helhet. Utan möjligheten att stiga på eller av tåg inom

området utfaller inte detta mål. Av denna orsak bör möjligheterna till matartrafik och konsekvenserna på regiontrafiken undersökas noggrant. Speciellt bör detta göras i förhållande till utvecklingen av regional busstrafik och i förhållande till Strandbanan som markerats ut i landskapsplanen, som då den genomförs skulle betydligt förbättra trafiknätet i Östra Nyland och Kymmenedalen.

Vad gäller såväl planeringen av Lovisa stads markanvändning som synvinkeln av enskilda markägare skulle det dessutom vara viktigt att besluta om Östbanans bansträckning så fort som möjligt, så att banans områdesreserveringar kan beaktas i områdesutvecklingen. När man beslutar om bansträckningen bör man dock beakta ovan tecknade observationer gällande den regionala trafiken.

Bilaga nr 8.

Föredragning

Stadsdirektör Tomas Björkroth

Förslag

Stadsstyrelsen beslutar uttala om Östbanans program för bedömning av miljökonsekvenser enligt det som beskrivits ovan.

Paragrafen justeras omedelbart.

Beslut