

Utlåtande om Östbanan Ab:s miljökonsekvensbeskrivning av Östbanan

Stadsutvecklingsnämnden 10.02.2026 § 16

Beredning och tilläggsuppgifter:
Trafikplaneringschef Antti Rahiala
Miljövårdsinspektör Sanna Tarmi
Detaljplanechef Emilia Saatsi
Generalplanechef Maija-Riitta Kontio
fornamn.efternamn@borga.fi

Östbanan är en snabb banförbindelse med två spår som planeras från Kervo via Borgå till Kouvola. I västra ändan förgrenar sig Östbanan från Flygbanan i en tunnel i Tusby/Vanda och i östra ändan går den samman med den befintliga Lahtis–Kouvola-banan. Utöver fjärrtrafiken kan närtågstrafik inledas mellan Helsingfors och Borgå. På sträckan mellan Kervo och Kouvola undersöks möjligheten att inleda godstrafik.

Ett centralt mål för projektet är att möjliggöra snabbare fjärrtågstrafik till östra Finland: via järnvägarna i Savolax och Karelen till Kuopio, Joensuu och Kajanaland. Målet är också att förena Borgå stad med den snabba bantrafiken och närtågstrafiken. Projektet främjar hållbara sätt att resa från huvudstadsregionen i riktning mot öster och vice versa samt tryggar försörjningsberedskapen i östra Finland. När Östbanan blir färdig skapar den en snabbare och smidigare förbindelse från östra Finland till Helsingfors-Vanda flygstation, varvid den avsevärt förbättrar den nationella och internationella tillgängligheten i östra Finland.

Från Östbanan finns förbindelse till Lahtis-Lovisa-banan och Kervo-Nickby-Sköldvik-banan. Projektet möjliggör godstrafik på bannätet i Kouvola, via Kervo-Nickby-banan i riktning mot huvudbanan samt eventuella tågfärjeförbindelser via hamnarna i Lovisa, Sköldvik och Nordsjö. Östbanans mål är också att skapa förutsättningar för en godstrafikförbindelse i riktning mot en eventuell Tallinntunnel utan att godstågen skulle gå via Flygbanan. Östbanan accepterades i juli 2024 till det utvidgade europeiska stornätet för trafik (TEN-T, dvs. Trans European Transport Network), som främjar hållbar rörlighet av människor och varor från ett medlemsland till ett annat så smidigt som möjligt.

Utgångspunkten för planeringen av Östbanan är tidigare utredningar av Östbanan, i synnerhet utredningen av huvudriktningen för Östbanan som färdigställdes i januari 2024. Under förfarandet vid miljökonsekvensbedömningen har en preliminär översiktsplan för Östbanan utarbetats, där placeringen av alternativa bansträckningar och bangeometrin har preciserats.

Programmet för miljökonsekvensbedömning av Östbanan var framlagt i oktober-november 2024. Borgå stad gav ett utlåtande om programmet (stadsstyrelsen 18.11.2024 § 304). På basis av

konsekvensbedömningen och kontaktmyndighetens utlåtande har en konsekvensbeskrivning utarbetats.

Östbanans totala längd är, beroende på alternativ, maximalt 118 kilometer. Banan planeras i ett område som sträcker sig ut över nio kommuner: Vanda, Tusby, Kervo, Sibbo, Borgå, Lovisa, Lapträsk, Mörskom och Kouvola. De alternativa linjeföringarna för Östbanan har bildats så att det inom olika granskningsintervall finns olika antal alternativ för linjedragning som ska bedömas. De alternativa linjeföringarna har planerats så att det är möjligt att fortsätta till de olika alternativen när man övergår från ett granskningsintervall till ett annat. För att Östbanans banförbindelse ska kunna förverkligas krävs den planerade Flygbanan mellan Böle och Kervo. De persontåg som använder Östbanan skulle gå via Flygbanan till Böle och Helsingfors centralstation. Östbanan förgrenar sig från Flygbanan i en tunnel.

Mellan Flygbanan och Backas i Borgå har fem stäckningsalternativ granskats:

- Alternativet Andersböle (AK)
- Alternativet Elstationen norra (SP)
- Alternativet Elstationen södra (SE)
- Alternativet Nickby (N)
- Alternativet söder om Nickby (NE)

Mellan Backas i Borgå och Björkdal har man granskat tre alternativa linjeföringar samt huvudalternativ och kompletterande alternativ till dem:

- Kungsportens alternativ K, som gör det möjligt att bygga en station ovan jord i Kungsportens område.
- Dessutom granskas det kompletterande alternativet K+, där man i närheten av Borgå gamla tågstation skulle bygga en station för närtrafik
- Parkgatans alternativ P, som gör det möjligt att bygga en tunnelstation under Västra Mannerheimleden
- Alternativet VP3 i Borgå centrum, som möjliggör en tunnelstation i Borgå centrum
- Alternativ VP3:s underalternativ VP2 som körs från granskningsintervallets början fram till Lovisa sidan i tunneln. Underalternativet möjliggör en tunnelstations byggande i Borgå centrum. Det är dock inte möjligt att från underalternativet ansluta sig till nästa granskningsintervallets alternativ Mörskom.

Mellan Björkdal i östra Borgå och Teuroinen i Kouvola har tre sträckningsalternativ granskats:

- Mörskoms alternativ (M)
- Lapträsk alternativ norr (LP)
- Lapträsk alternativ söder (LE)

En linjeföring har granskats mellan Teuroinen i Kouvola och Korja (TK).

Utöver alternativen för Östbanan har man granskat jämförelsealternativet 0+, där Östbanan inte byggs. Jämförelsealternativet 0+ omfattar de förbättringsprojekt som har godkänts för det befintliga bannätet. Antagandet är att Flygbanan har byggts och digibanan (förnyelsen av den digitala tågkontrollen) har genomförts.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en uppskattning av de miljökonsekvenser som projektet troligen har. Beskrivningen redogör för varje påverkankategori om områdets nuvarande tillstånd, en bedömning av konsekvenserna samt metoder för att förebygga och minska de skadliga effekterna. Lindring och bekämpning av skadliga konsekvenser är en del av projektets planering.

I arbetet har man utrett projektets betydande konsekvenser:

- Konsekvenserna både för människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel
- På mark, jordmån, vatten, luft, klimat, vegetation samt organismer och naturens mångfald
- På samhällsstruktur, materiella tillgångar, landskap, stadsbild och kulturarv
- På utnyttjande av naturresurser samt växelverkan mellan de nämnda faktorerna.

För konsekvensbedömningen har man gjort naturutredningar, bullerutredning, vibrations- och stomljudsutredning samt arkeologisk inventering. Det har utarbetats visualiseringar av de mest centrala landskapsmässiga objekten.

Enligt konsekvensbedömningen svarar Östbanan på målen som ställts i den riksomfattande trafiksystemplanen 2021–2032 (Trafik 12) om internationell tillgänglighet och tillgänglighet mellan områden samt främjande av hållbara färdssätt. Banan förkortar fjärrtågens resetid till östra Finland, utvidgar nätverket för fjärr- och närtågstrafik i riktning mot Borgå och förbättrar förbindelserna till Helsingfors-Vanda flygplats. De största trafikmässiga fördelarna med banan är resorna med fjärrtåg blir snabbare och förbindelser till Borgå bättre. I långdistanstrafik ökar Östbanan antalet tågresor och minskar antalet bilresor samt mängden utsläpp och trafikolyckor som orsakas av fordonstrafiken. Den nya spårförbindelsen från huvudstadsregionen till Borgå och Kouvola stärker förutsättningarna för utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur, näringsliv och invånarnas rörlighet i de nuvarande och planerade tågstationernas närområde. Projektet stöder i synnerhet förbättrandet av Borgå konkurrenskraft och livskraftsmässiga utveckling. I Kouvola går effekten i samma riktning, men är sannolikt mindre än i Borgå.

På tunnelavsnitten bedöms tågtrafiken inte under trafiktid orsaka några skadliga konsekvenser för människornas levnadsförhållanden eller trivsel. Byggnader som utsätts för stombuller kan skyddas genom dämpningsåtgärder så att riktvärdena inte överskrids. Konsekvenserna för den naturmiljön är också betydligt mindre på tunnelavsnitten än i de alternativ som går på markytan. Tunnelbyggets utsläppseffekter är dock betydande. Under byggandet

orsakar tunnelavsnitten konsekvenser på grund av brytningen av ban- och körtunnlar.

Den nya järnvägskorridorens banavsnitt ovan jord har huvudsakligen negativa och ställvis mycket betydande direkta effekter på markanvändningen och människors levnadsförhållanden på lokal nivå. Banavsnitten ovan jord sönderdelar byggnadskoncentrationer samt jord- och skogsbruksområden, skapar hinderverkningar och förlänger de lokala trafikförbindelserna.

Längs de flesta alternativ ovan jord finns bostadshus där riktvärdena för buller, stombuller eller vibrationer överskrids. Dessutom förblir byggnader mycket nära järnvägsområdet. Beroende på bansträckningsalternativet och dess noggrannare planeringslösning kan det vara nödvändigt att lösa in byggnader. I fråga om alternativet söder om Nickby blir konsekvenserna för bebyggelse dock små.

Trafikförbindelserna, bullerskydd i de fastigheter som blir kvar på bullerområdet samt skydd för stombuller och vibrationer preciseras i den fortsatta planeringen. Fastighetsägarna längs Östbanan samt de invånare som blir kvar på buller-, stombuller- och vibrationsområdet ska enligt konsekvensbeskrivningen särskilt beaktas vid den fortsatta planeringen, informationen och växelverkan.

Den mest betydande förändringen i landskapsbilden sker på det nationellt värdefulla Borgå ådals odlingslandskap i det alternativ som går genom Kungsporten. När det gäller spårbron syns förändringen på ett större område i Borgå ådal. Spårbron förstärker en aning den redan urbaniserade landskapsbilden och den visuella hinderverkningen i ådalen. I synnerhet påverkas kulturmiljövärden. Konsekvenserna kan lindras genom den fortsatta planeringens brolösningar.

Effekterna på naturmiljön vid banavsnitt ovan jord har bedömts vara måttliga eller stora enligt alternativet. Konsekvenserna riktas till skyddsområden, arter, värdefulla objekt i naturen och ekologiska förbindelser. Då man bygger delarna ovan jord förlorar man dessutom kolförråd och kolsänkor. När planeringen preciseras i nästa planeringsskede strävar man efter att minska eller undvika skadliga effekter i mån av möjlighet. Med planeringslösningar är det möjligt att t.ex. trygga ekologiska förbindelser och förebygga skadliga effekter på livsmiljöerna.

Östbanan Ab har valt till den fortsatta planeringen en bansträckning som framskrider till utarbetandet av en översiktsplan. Enligt konsekvensbedömningen orsakar den valda sträckningen som helhet minst olägenhet och möjliggör mest nytta. Beslutet om val av bansträckning fattades av Östbanan Ab:s styrelse 30.10.2025 och det presenterades på projektbolagets delägar möte 12.11.2025.

På granskningsintervallet Flygbanan-Backas har man för den fortsatta planeringen valt sträckningen söder om Nickby (alternativ NE). Alternativet är kortast när man beaktar både avstånd och restid,

och det har minst inverkan på människor och natur. Alternativet är det positivaste med tanke på samhällsstrukturen och markanvändningen.

För den fortsatta planeringen av granskningsintervallet Backas-Björkdal har man valt Kungsportens (alternativ K) och stickspårets sträckning (K+) samt en tunnelstäckning. Borgå stad ombeds före sommaren 2026 presentera stadens synpunkt på det bästa alternativet för tunnelsträckningen, som skulle tas med i den fortsatta planeringen. En fortsatt utredning och jämförelse om tunnelalternativen görs som bäst som grund för valet. Tunnelalternativen är sinsemellan lika långa. Skillnaderna i restider är små. Den snabbaste förbindelsen från Helsingfors till Borgå centrum skulle uppnås med en tunnelstation i Borgå.

Valet av sträckningen mellan alternativ K ovan jord och tunnelalternativet förutsätter tilläggsutredningar, såsom undersökningar av mark och berggrund som möjliggörs under översiktsplaneringen. Tunnelalternativen har mindre skadliga effekter på naturen och människorna samt större positiva effekter på samhällsstrukturen och markanvändningen.

För granskningsintervallet Björkdal-Teuroinen har Lappträsk's södra sträckning (alternativ LE) valts för den fortsatta planeringen. Alternativet orsakar minst skadeverkan på människor och de minsta skadorna för naturen. Det valda alternativet möjliggör i framtiden flera stationsplatser (Koskenkylä, Lappträsk, Elimäki), stöder sträckningen av den östra strandbanan och möjliggör ett lättare utnyttjande av Lahtis-Lovisa-banan.

Tillstånds- och tillsynsverket är den kontaktmyndighet som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Tillstånds- och tillsynsverket begär utlåtande av Borgå stad samt planläggningen och miljövärden i Borgå stad om programmet för miljökonsekvensbeskrivningen av Östbanan Ab. Utlåtandena ska ges senast 13.3.2026. Stadsplaneringen, stadsinfra och miljövärden har tillsammans utarbetat ett utlåtande.

MKB-beskrivningen med bilagor, kungörelsen och begäran om utlåtande finns på internet på adressen www.ymparisto.fi/itarata-yva.

Den motiverade slutsatsen som Tillstånds- och tillsynsverket har gett om konsekvensbeskrivningen samt alla inlämnade åsikter och utlåtanden publiceras inom två månader efter framläggningen på internet på adressen <https://www.ymparisto.fi/sv/medverka/miljokonsekvnsbedomning/ost-banan-vanda-tusby-kervo-sibbo-borga-lovisa-morskom-lapptrask-kouvola>

Bilagor

Utlåtande om programmet för miljökonsekvensbeskrivningen av Östbaneprojektet

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden föreslår stadsstyrelsen att Borgå stad ger ett utlåtande enligt bilagan om programmet för miljökonsekvensbeskrivningen av Östbaneprojektet.

Paragrafen justeras genast.

Beslut

Stadsutvecklingsnämnden beslutade föreslå stadsstyrelsen att Borgå stad ger ett utlåtande enligt bilagan om programmet för miljökonsekvensbeskrivningen av Östbaneprojektet.

Paragrafen justerades genast.

Ekonomiexpert Riku Muurinen lämnade mötet under presentationen av § 16 kl. 17.21.

Stadsstyrelsen 16.02.2026 § 43
99/11.02.12.00/2026

Stadsdirektören

Stadsstyrelsen beslutar att ge ett utlåtande enligt bilagan om programmet för miljökonsekvensbeskrivningen av Östbaneprojektet.

Beslutet justeras omgående.

Beslut

Stadsstyrelsen beslutade att ge ett utlåtande enligt bilagan om programmet för miljökonsekvensbeskrivningen av Östbaneprojektet.

Fredrick von Schoultz var jävig kl. 17.17-17.19.

Beslutet justerades omgående.