

Utkastet till delgeneralplan för de centrala stadsområdena hölls framlagt 14.1–16.2.2026

Sammanfattning av inkomna utlåtandena
och åsikterna om Östbanan: Resultaten av
enkäten och andra inkomna åsikter samt
resultaten av planeringsworkshoparna.
2.4.2026

Åsikter som inkommit via enkäten (1/6)

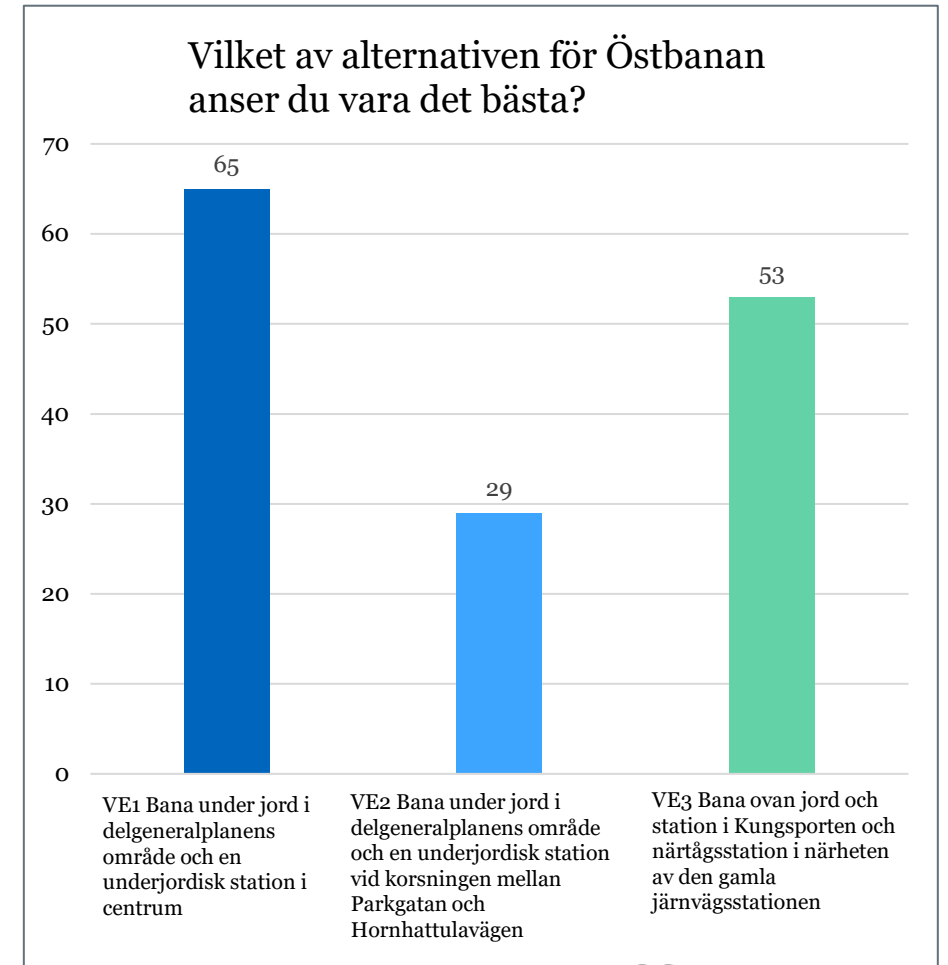
147 respondenter svarade på frågan om det bästa sträcknings- och stationsalternativet för Östbanan. 103 respondenter motiverade sitt val med egna ord i en fortsatt fråga. De teman som framkom i respondenternas motiveringar med egna ord presenteras på följande sidor.

Sträcknings- och stationsalternativ VE1 för Östbanan blev det populäraste alternativet både i enkäten och i workshopdelen av de planeringsworkshoparna som anordnades under framläggningstiden. I enkäten fick också alternativ VE3 betydande understöd. I workshopdelen av planeringsworkshoparna fick alternativ VE3 klart flest röda klistermärken, som deltagarna ombads att ge till det alternativ de ansåg vara sämst.

Alternativ VE1 ansågs vara den bästa lösningen med tanke på stadens utveckling och centrumets livlighet. VE1 fick beröm för att stationen ligger där människor bor och ansågs vara ett gynnsamt alternativ med tanke på tillgängligheten; gång- och cykelförbindelserna är goda och centrumet är en naturlig plats för en knutpunkt för kollektivtrafiken. Dessutom ansågs VE1 vara det bästa alternativet när det gäller turism och resor. Å andra sidan framkom det i den öppna responsen upprepade gånger att båda tunnelösningarna, särskilt alternativet VE1 med station i stadens centrum, ansågs vara för dyra och svåra att genomföra. Anslutningsparkeringen i centrum ansågs vara problematisk, till och med omöjlig att genomföra, och stationen i centrum ansågs inte betjäna invånarna i andra delar av Borgå lika bra som de två andra alternativen.

Alternativ VE2 betraktades som positivt, eftersom det finns mer lokaler och flexibilitet i planeringen av Parkgatans omgivning jämfört med centrum. Anslutningsparkeringen ansågs vara genomförbar och att det vore lätt att komma fram dit med bil. Även gång- och cykelförbindelserna samt kollektivtrafiken ansågs vara goda. Båda tunnelalternativen fick beröm, eftersom deras konsekvenser för till exempel landskapet, naturen och den övriga markanvändningen blir mindre än den ovanjordiska banan.

Alternativ VE3 ansågs vara det mest kostnadseffektiva och enklaste att genomföra. I många motiveringar upprepades det höga priset för tunnelalternativet, och tunnelalternativen med underjordiska stationer ansågs orealistiska. Å andra sidan fick möjligheten att utveckla anslutningsparkeringen i anslutning till stationen beröm i motiveringarna, och det ansågs vara enkelt att komma fram till stationen med bil. Placeringen av stationen i Kungspporten sågs som en möjlighet att utveckla området bland annat för tjänster och boende.



Åsikter som inkommit via enkäten (2/6)

Fråga: Vilket av alternativen för Östbanan anser du vara bäst? Motivera dina val.

Det finns flest människor i centrum, och centrums ställning är den bästa ur tillgänglighetssynpunkt (21)

Stationen i centrum är det bästa alternativet för stadens utveckling och livlighet (16)

Stationen i centrum ligger nära tjänster, vilket är bäst praktiskt för bland annat invånare och turister (13)

Centrum är en naturlig knutpunkt för kollektivtrafiken (9)

Stationens läge uppmuntrar människor att åka tåg och säkerställer optimal användningsgrad för tåget (7)

Gång- och cykelförbindelserna till stationen är goda (6)

Åkrar och landskapsvärden kan bevaras (5)

I det här alternativet bevaras museibanan och den gamla stationsregionen (3) **VE1**

Uppfyller bäst klimatmålen och främjar bilfritt centrum (2)

Befintliga bostadsområden bevaras (2)

Stationens läge är bekvämt för pendlare (2)

Stationen i centrum kan också användas som skyddsrum (2)

Att organisera parkeringen i centrum är en utmaning med detta alternativ jämfört med de andra (1)

Projektet med Östbanan är kostsamt och bör begravas (1)

En tunnel är det enda genomförbara alternativet i centrala områden (1)

Planerna tar inte tillräcklig hänsyn till konsekvenserna av de olika sträckningsalternativen (1)

Man bör utnyttja den befintliga järnvägslinjen (1)

Det finns gott om plats för anslutningsparkering och det är enkelt att ta sig dit med bil (10)

Det går inte att ordna anslutningsparkering i centrum, det är för svårt/problematiskt (3)

I det här alternativet bevaras museibanan och den gamla stationsregionen (2)

Gång- och cykelförbindelserna till stationen är goda (2)

Goda möjligheter att ta sig till stationen med kollektivtrafik (2)

Det finns fortfarande flexibilitet i planeringen och plats att bygga på Parkgatan (2)

Alternativet kräver utveckling av kollektivtrafiken (2)

De minsta skadliga konsekvenserna, till exempel när det gäller buller (2)

Alternativet med en station i centrum blir troligen dyrare än de andra och kan leda till att kommunalskatten höjas (1)

En fördel med alternativ VE1 är att centrum är lättillgängligt (1)

Åkrar och landskapsvärden kan bevaras (1)

De minsta negativa konsekvenser för naturen, till exempel med tanke på att djuren ska röra sig på området (1)

En station i centrum kan försämra trivseln i centrum (1)

Stationens läge är bekvämt för pendlare (1)

Bansträckningen bör gå parallellt med motorvägen (1) **VE2**

Den största fördelen (1)

Kungsporten förlitar sig för mycket på bilismen (1)

Läge nära till goda vägförbindelser (1)

Det underjordiska alternativet verkar för dyrt / det ovanjordiska alternativet är betydligt billigare (16)

Det tekniska genomförandet är enklare och förnuftigare / tunnelbyggandet känns orealistiskt och där sågs betydande utmaningar, till exempel när det gäller den gamla stadens grunder (10)

Det går inte att ordna anslutningsparkering i centrum, det är för svårt/problematiskt (7) En station i Kungsporten kunde möjliggöra/främja utvecklingen av området (6)

Det finns gott om plats för anslutningsparkering och det är enkelt att ta sig dit med bil (5)

Är ett stickspår till den gamla stationen nödvändig / behövs den inte alls (4)

Alternativet kräver utveckling av kollektivtrafiken (2)

Ett stickspår till den gamla stationen är en bra idé med tanke på människors rörlighet (2)

Övriga alternativ förstör/spränger Borgå centrum (2)

En spårvagn kan utvecklas mellan Kungsporten och centrum (2)

De minsta skadliga konsekvenserna på befintliga områden, till exempel när det gäller buller (2)

En station i centrum kan försämra trivseln i centrum (1)

Man vill inte ha Östbanan (1)

När det gäller stickspåret kunde man utnyttja den gamla bansträckningen långs ån (1)

Om staden växer i riktning mot Näse och Hornhattula vore det bästa alternativet VE2 (1)

VE3

Åsikter som inkommit via enkäten (3/6)

Fråga: Vilket av alternativen för Östbanan anser du vara bäst? Utdrag av åsikter

VE1

Den nya stationen måste vara lättillgänglig även till fots och med cykel. Därför är det här alternativet det bästa. VE2 näst bäst.

Det enda alternativet med en betydande invånarpotential för direkta förbindelser. För dyrt, förstås, men så är det ju med Östbanan i allmänhet. När man ser på allt som händer på Västbanan kan man konstatera att Östbanan kan begravas.

En stations läge i centrum är bäst med tanke på tillgängligheten. Det planerade parkeringshuset möjliggör anslutningsparkering. Bra bussförbindelser från bostadsområdena till centrum är effektivare lösning än separata bussar till Kungsporten. Det kunde gynna centrumets livskraft. Det handlar dock om en långsiktig investering.

VE2

Stationen i centrum erbjuder de bästa förbindelserna till stadens tjänster, både för turister och andra

Minst skada för de naturliga vägar som är viktiga för djuren.

Stationen passar bäst på den nya Parkgatan, eftersom det ännu är möjligt att planera och bygga den efter behov, eftersom centrum redan är väldigt trångt och det är svårt att se hur man kunde ordna parkering för dem som reser till stationen med bil, då det redan finns väldigt få parkeringsplatser i Borgå. (Med tanke på centrum) Den gamla järnvägsstationen bör skyddas och bevaras precis som den är. Området kring järnvägsstationen kan visserligen utvecklas, men själva stationsområdet är en del av historien som inte bör förändras enbart för utvecklingens skull.

Det måste vara lätt att ta sig till stationen med bil, och därifrån måste det finnas goda anknäytningar vidare

Stör inte bostadsområdena

VE3

Ett långsiktigt byggprojekt är enklast att genomföra på dessa platser där det också finns plats för stationen. Centrum blir lätt överbelastat och är trångt. Det finns fortfarande utrymme för nybyggnation i Kungsporten. Det kommer dock inte att finnas någon dagligvarubutik eller liknande där som kunde främja vistelse och dragningskraft. Stationen passade i Kungsporten så att det inte byggdes fler onödiga butikslokaler. Det vore mest vettigt just där.

Minst skada för de naturliga vägar som är viktiga för djuren.

Kungsporten är ett bra utvecklingsobjekt och banan kan öppna möjligheter där.

Stationen i centrum främjar kollektivtrafiken och livskraften i centrum, men det är mycket svårt att organisera anslutningsparkering. Det kunde vara svårt att ta sig till stationen i Kungsporten på annat sätt än med bil – det krävde att kollektivtrafiken utvecklades starkt. Stationen i korsningen av Parkgatan och Hornhattulavägen förenar, som en kompromiss, närheten till centrum med möjligheter till smidig anslutningsparkering så att stationen faktiskt kan betjäna omfattande pendlartrafik till huvudstadsregionen samt turism mellan Borgå centrum och huvudstadsregionen

Åsikter som inkommit via enkäten (4/6)

Fråga: Har du annan feedback om alternativen på Östbanan?

- Östbanan anses inte vara ett nödvändigt eller på annat sätt ett projekt lönt att understöda (7)
- Kostnaderna för banan är för höga (5)
- Är Östbanan nödvändig Östbanan när handeln österut ligger nere? (1)

- Stationen bör absolut placeras i centrum (1)
- Alternativ 1 kunde stöda stations ställning i Borgå centrum och bevara kulturarvet (1)
- Östbanan borde definitivt byggas i en tunnel i Borgå. Borgå är den största enskilda finansiären av Östbanan efter staten. Att bara ordna en tågförbindelse – till vilket pris som helst – känns inte rättvist (1)
- Det är ingen mening med att planera en station där det inte bor människor (Kungsporten). I så fall blir fördelarna snabbt obetydliga, särskilt när det gäller pendling (1)

- Banan ovan jord till Kungsporten är alldeles tillräcklig. Där måste det finnas gott om gratis anslutningsparkering för bilar (1)
- Alternativ 3 bör väljas om det är det enda ekonomiskt genomförbara alternativet. Det borde vara möjligt att bygga däck med parkeringsplatser, byggnader eller gröntak på järnvägskorridoren. Banan ovan jord bör planeras så att bullerolägenheterna och den skadande konsekvensen minimeras. Utgångspunkten bör vara miljöaspekten och tillgängligheten till angränsande områden (1)

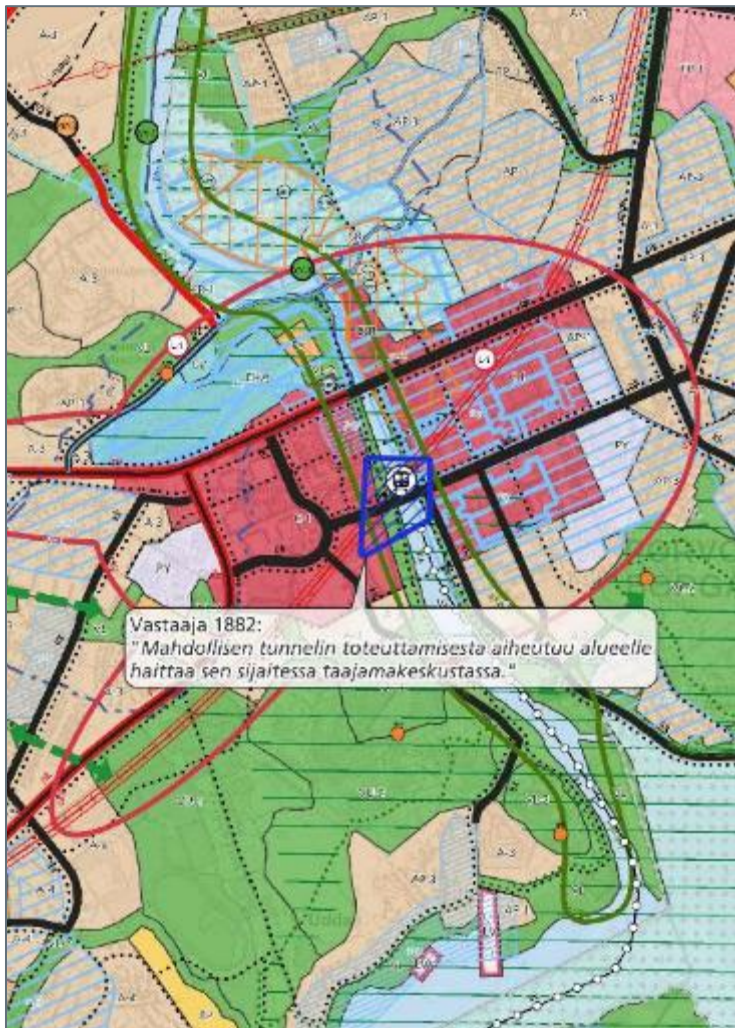
- Östbanans sträckning bör längs hela sträckan dras parallellt med motorvägen (1)
- Varför utnyttjar man inte den gamla banan? (1)
- Att förlora den gamla spårförbindelsen i alternativet med ett stickspår är inte bra nu när spårförbindelsen renoveras igen för sommartrafiken (1)

- Anslutningsparkering bör planeras noggrant för varje alternativ (2)
- Stationens omgivning bör planeras så att den känns trivsamt och trygg (1)
- Det bör ordnas kollektivtrafik till stationen från olika områden i Borgå (1)

Åsikter som inkommit via enkäten (5/6)

Kartsvar

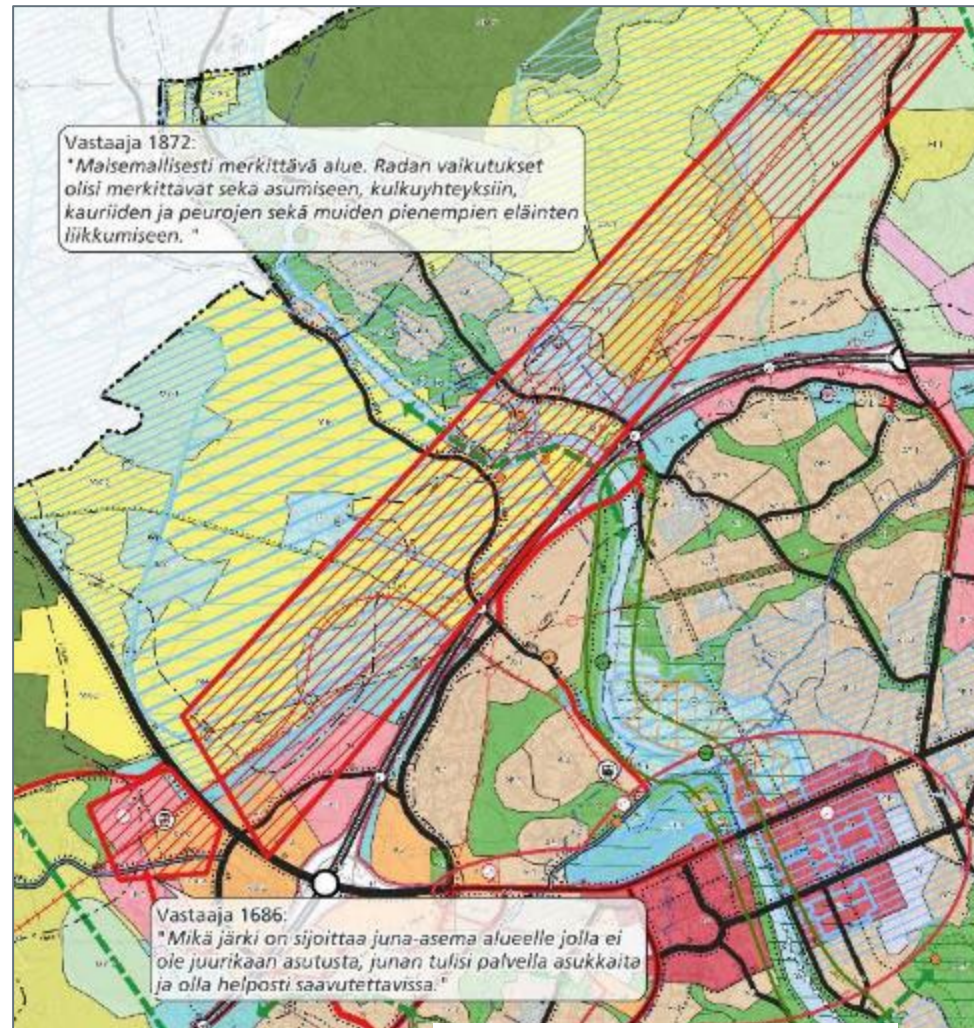
ALTERNATIV 1



ALTERNATIV 2



ALTERNATIV 3



Åsikter som inkommit via enkäten (6/6)

Verbala kommentarer till de olika alternativen i utkastet till delgeneralplan i anslutning till Östbanan:

Alternativ VE1:

- Detta är det bästa/enda rätta alternativet (9)
- Stationen i centrum förbättrar Borgås dragningskraft (2)
- Tunnelalternativet vore det bästa ur hållbarhetssynpunkt (1)
- Möjliggör ett skyddsrum (1)
- Stationens utgångar bör helst placeras inne i byggnaderna eller på annat sätt utformas omärkligt (1)
- Läget gör tåget tillgängligt främst för personer som bor inom gångavstånd (1)
- Detta är det näst bästa alternativet (1)

- Tunnelalternativet låter orealistiskt (pris och genomförande) (4)
- Det finns inte plats för stationen i centrum (1)
- Stationen har negativa konsekvenser för trivseln i centrum (1)
- Organisering av anslutningsparkeringen i centrum gör en betänksam (1)
- En station utanför centrum vore en bättre lösning, eftersom många måste ta sig till centrum med något transportmedel (1)

- Det är svårt att ta ställning till alternativen utan att känna till priset (1)

- Ingen bana (3)

Alternativ VE2:

- Stationen ligger för långt från centrum (4)
- Stationens läge är inte bra (2)
- Stationens läge minskar både centrums och tågs dragningskraft (1)

- Det bästa alternativet (1)
- Det näst bästa alternativet (2)
- Ett bättre alternativ än centrum, eftersom den övriga markanvändningen är mindre (1)
- En station utanför centrum vore en bättre lösning, eftersom många måste ta sig till centrum med något transportmedel (1)

- Ingen bana (3)

Alternativ VE3

- Detta är inte ett bra alternativ (7)
- Läget långt från centrum är inte bra (3)
- Detta alternativ förstör kulturarvet (2)
- Direkt busstrafik från Borgå centrum till Helsingfors är bättre än det här alternativet (1)
- Detta alternativ medför stora negativa konsekvenser för landskapet (till exempel enorma brokonstruktioner) (1)
- Läge i Kungsporten bidrar inte till stadens mål, attraktionskraft och dragningskraft (1)
- För gammaldags (1)
- Närtåget bör komma närmare centrum (1)
- De största nackdelarna för markanvändningen: Tar upp en enorm mängd mark som kunde utnyttjas till andra ändamål (2)
- Det är svårt att ordna anslutningstrafiken till en station om den ligger utanför staden (1)

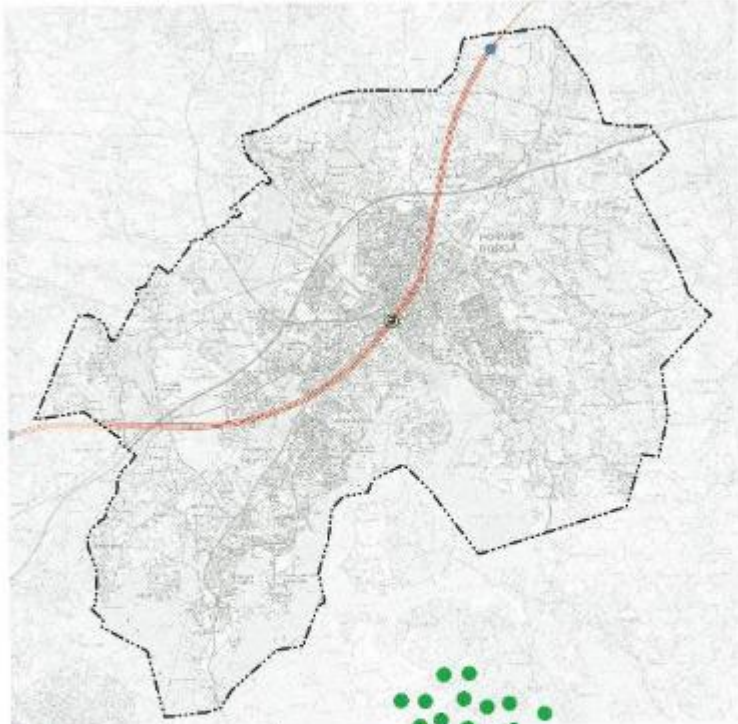
- Det bästa/ett bra alternativ (4)
- Det billigaste och mest genomförbara alternativet (2)
- Stickspåret gör det möjligt för människor att förflytta sig (2)
- Det är enkelt att ta sig dit med bil och parkeringsmöjligheter är mer realistiska att genomföra (1)
- I Kungsporten finns plats att bygga (1)
- Orsakar inte bullerstörningar i bostadsområden (1)
- Planläggning av bostadsområden bör stödja detta alternativ (1)
- Kungsportens station borde anslutas till Borgå centrum med spåravn (1)

- Ingen bana (2)
- Sträckning parallellt med motorvägen (1)

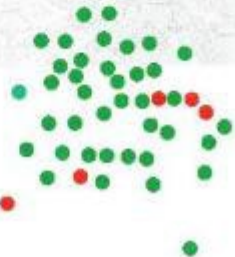
Workshopdelen av planeringsworkshoparna

- Det bästa alternativet
- Det sämsta alternativet

1. Maanalaisten linjous, asema keskustassa (sisäänkäynnit torilla sekä Länsirannalta)
1. Underjordisk bansträckning, station i centrum (ingångar från torget och Västra åstranden)

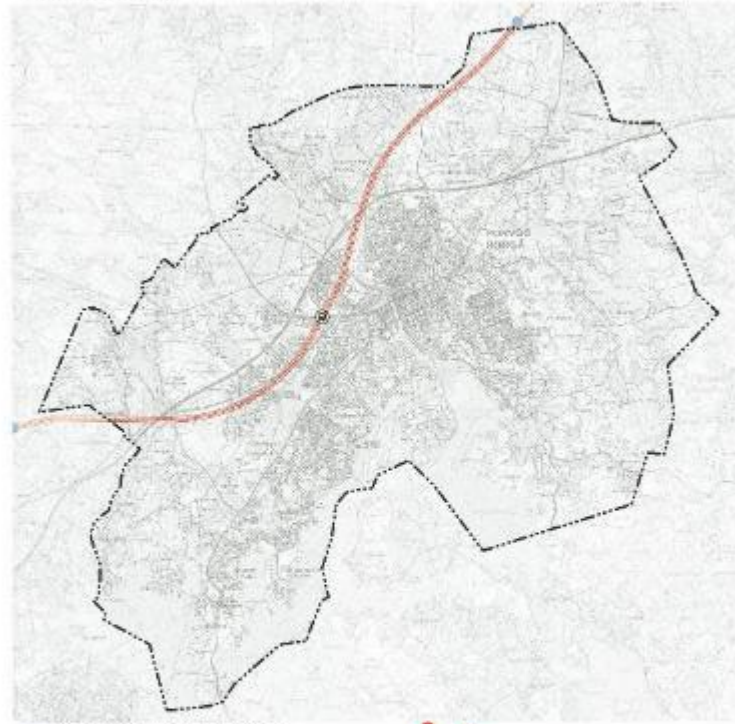


- Ratainjäsuvaltoehto maanpinnalla
Bansträckningsalternativ på marknivå
- Ratainjäsuvaltoehto tunnelissa
Bansträckningsalternativ i tunneln
- ⊙ Asemavaihtoehto
Stationsalternativ
- Tunnelin suuaukko
Tunnelmyntingen
- ⊠ Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan rajaus
Gräns för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena

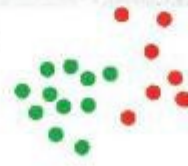


● 39
● 6

2. Maanalaisten linjous, asema Puistikadun ja Hornhattulantien risteuksen tuntumassa
2. Underjordisk bansträckning, station i närheten av korsningen mellan Parkgatan och Hornhattulavägen

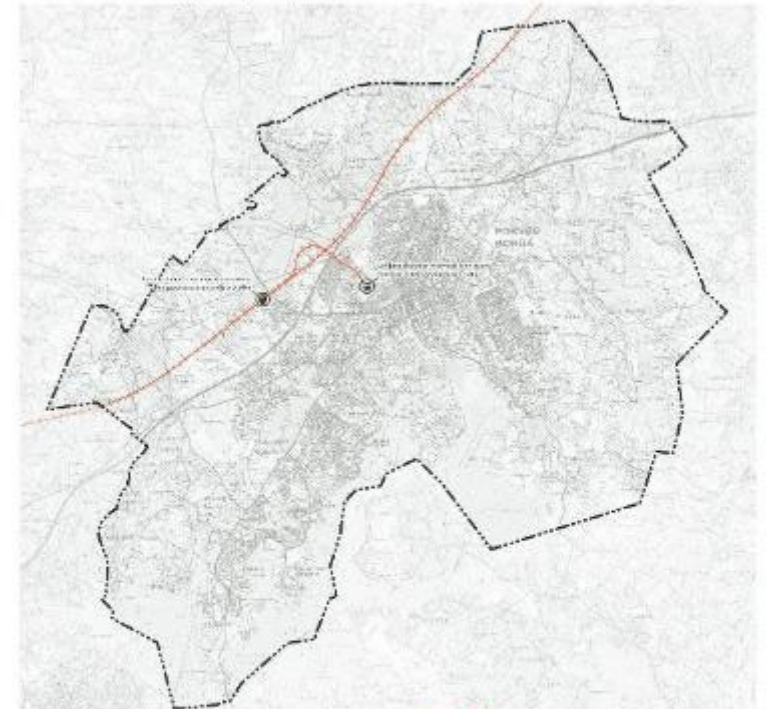


- Ratainjäsuvaltoehto maanpinnalla
Bansträckningsalternativ på marknivå
- Ratainjäsuvaltoehto tunnelissa
Bansträckningsalternativ i tunneln
- ⊙ Asemavaihtoehto
Stationsalternativ
- Tunnelin suuaukko
Tunnelmyntingen
- ⊠ Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan rajaus
Gräns för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena

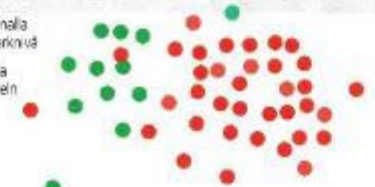


● 13
● 7

3. Maanpäällinen linjous, asema Kuninkaanportissa ja lähijuna-asema Hattulassa vanhan rautatieaseman läheisyydessä
3. Ovanjordisk bansträckning, station i Kungsporten samt en station för närtåg i Hattula i närheten av den gamla järnvägsstationen



- Ratainjäsuvaltoehto maanpinnalla
Bansträckningsalternativ på marknivå
- Ratainjäsuvaltoehto tunnelissa
Bansträckningsalternativ i tunneln
- ⊙ Asemavaihtoehto
Stationsalternativ
- Tunnelin suuaukko
Tunnelmyntingen
- ⊠ Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan rajaus
Gräns för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena



● 13
● 36

Övriga inkomna åsikter

Förutom enkäten behandlades Östbanan i fyra fritt formulerade skriftliga åsikter.

Sammanfattningar av de åsikter som inkommit utöver enkäten om Östbanan. Två av responserna gällde främst Östbanan, i två nämndes Östbanan bland annat:

Borgå Museijärnväg rf är djupt oroad över alternativet VE3, där museijärnvägens spår hade tagits bort helt och hållet vid motorvägsbroarna. Museijärnväg rf anser att järnvägslinjen av Östbanan och museijärnvägen kan gå parallellt på denna sträcka.

Borgå Museijärnväg rf har under sin verksamhet genererat flera miljoner euro för turism- och företagsverksamhet i Borgå. I samarbete håller man på att bygga en ny passagerarperrong, och Borgå Museijärnväg rf håller på att investera i spår och materiel.

Borgå Museijärnväg rf understöder de underjordiska alternativen VE1 och VE2, bland annat därför att den anser att landskapsutredningen för Östbanan är bristfällig. Banan kan förstöra den kulturhistoriskt värdefulla landskapsvyn över gamla Borgå. På motsvarande sätt förändrar den långa och höga bron av Östbanan avsevärt Borgå ås nationallandskap.

Borgå Museijärnväg rf meddelar att den är villig att diskutera alternativen i utkastet till delgeneralplan för Östbanan.

Alternativ VE3 för Kungspporten medför en betydande minskning av fastigheternas värde och gör det ohållbart att fortsätta med hästskötsel som har bedrivits som näringsverksamhet i årtionden.

Finnby är ett område vars landskap och natur är kulturhistoriskt värdefullt, och banan kunde ha negativa konsekvenser för områdets bevarande och biologiska mångfald, både vad gäller flora, vattendrag och vilddjur och husdjur.

Banans sträckning leder genom en annan fastighet som används som betesmark för hästar. Detta inverkar på så sätt att hästarna inte längre kan hållas på det sätt som lagstiftningen förutsätter. Dessutom blir det betydligt svårare att ta sig in på fastigheten.

Denna sträckningsvariant medför också att grannfastigheten blir utan trafikförbindelse om inte en vägrätt upprättas genom fastighet -1-165. Då blir de byggnader som är avsedda för fastighetens näringsverksamhet oanvändbara för sitt ändamål.

Alternativ VE1 påverkar fastigheterna på samma sätt, och som Borgåbo anser den som lämnat in åsikten att alternativ VE1 är det bästa, till exempel med tanke på stadsutvecklingen och turismen.

Det är klokt att förbereda sig för Östbanan, även om det för närvarande inte är planerad eller budgeterad.

Båda alternativen där banan går under jord är mycket välkomna..

Östbanan i utlåtandena (1/2)

Å ena sidan ses Östbanan som en viktig möjlighet för Borgås tillgänglighet och livskraft, å andra sidan granskas dess nödvändighet, sträckning och genomförandeform kritiskt.

Det finns tydligt olika synpunkter på vilken betydelse Östbanan har för Borgå.

- Enligt **Nylands förbund** är Östbanan inte en förutsättning för utvecklingen av Borgå: stadsstrukturen och trafiksystemet kan planeras så, att de fungerar även utan projektet.
- **Helsingforsregionens handelskammare** ser Östbanan som en stor strategisk möjlighet, vars förverkligande bör främjas aktivt.
- **Enligt Borgå levande centrum rf** är Östbanan ett avgörande projekt för stadskärnans långsiktiga livskraft och tillgänglighet på nationell nivå.
- **Ungdomsfullmäktige** framhåller de ekologiska fördelarna med Östbanan och de goda resmöjligheterna men anser att investeringen är motiverad endast om man säkerställer att stationen kan nås med kollektivtrafik.
- **Borgå Företagare** anser att detta är en avgörande fråga för näringslivet: linjedragningen och stationens läge har betydande inverkan på förutsättningarna för företagsverksamheten, och det krävs att konsekvensbedömningen är transparent.
- Enligt **nämnden för växande och lärande** är beaktandet av Östbanan i planen betydande med tanke på de ungas framtid (studier, sysselsättning, attraktionskraft). En del av nämndens ledamöter är kritiska till Östbanan och anser att den är skadlig för regionens utveckling.
- **Livskraftscentralen** betonar att det ännu inte fattats något beslut om genomförandet av Östbanan, varför även osäkerheten måste beaktas i planen: banan kan komma att stå färdig först efter 2050 eller kanske inte genomföras alls.

I utlåtandena framförs några förslag på hur planlösningen kan vidareutvecklas.

- **Enligt Borgå levande centrum rf** är en underjordisk lösning det enda sättet att föra den moderna spårtrafiken direkt till tjänsterna utan att den historiska stadsstrukturen förstörs eller att stadskärnans utvecklingspotential begränsas med bullerzoner och spårsträckningar.
- **Naturskyddsförbundet** vill att tunnelalternativet ska ligga till grund för den fortsatta planeringen eftersom det ovanjordiska alternativet 3 enligt deras uppfattning medför betydligt fler nackdelar.
- **Östbanan Ab** anser att bullerutredningen är bristfällig, särskilt vad gäller det kombinerade bullret från den markbundna banan och riksväg 7. Det rekommenderas att bullerkurvorna visas på en bifogad karta för att göra plankartan tydligare. Enligt Östbanan Ab bör beteckningen ”riktgivande/alternativ linjedragning för huvudbanan” användas i planen. I förslagsfasen bör man lägga fram högst två linjedragningar och lämna utrymme för ändringar i genomförandeplaneringen.
- **Nylands förbund** förutsätter att den sträckning som väljs ut i miljökonsekvensbedömningen anges i planen och att den preciseras i förslagsskedet så, att den samordnas med övrig markanvändning.
- **Ungdomsfullmäktige** lyfter fram frågan om infartsparkering och önskar att det görs en reservering för en station i Drägsby, så att banans tillgänglighet och fördelar blir större för dem som reser från landsbygden.
- **ITU SAFA** påminner om att centrumstationen medför ytterligare tryck på byggande och kräver en noggrann planering när det gäller angöringstrafik, parkering och kompletterande byggande. Den nya stationen för med sig också regional trafik och möjligheterna att utnyttja denna bör utvärderas mer ingående.
- **Livskraftscentralen** föreslår att de kommande detaljplanerna för områdena kring stationerna ska innehålla en tidsplaneringsbestämmelse, så att byggandet anpassas efter kollektivtrafikens säkerhet och genomförande.

Östbanan i utlåtandena (2/2)

Remissinstansernas synpunkter på det bästa och det sämsta linjealternativet går isär:

Alternativ 1 (centrum, underjordiskt):

- + Detta är den bästa linjesträckningen eftersom den stärker stadskärnans livskraft och förbättrar arbetskraftens rörlighet. (Helsingforsregionens handelskammare)
- + Stationen i centrum för spårbinden trafik, invånare och turister direkt till tjänsterna utan de nackdelar som en ovanjordisk bana medför. (Borgå levande centrum rf)
- + Rätt linjedragning är alternativ 1. Det bidrar till att stadskärnan förblir livskraftig och förstör inte kultur- och naturvärdena. (ITU SAFA)
- Tunnelalternativens effekter på samhällsstrukturen, trafiken, miljön och hälsan är betydligt bättre än de som ett ovanjordiskt alternativ skulle ha. (Nylands distrikt vid naturskyddsförbundet)
- Alternativ 1 och 2 (tunnelalternativen) bör främjas med hänsyn till den biologiska mångfalden, naturvärdena och grönförbindelserna. (Borgå Nejdens Fågelförening rf och Östra Nylands natur- och miljövårdsförening rf)
- Tunnelbyggandet innebär risker för stadskärnans historiska byggnadsbestånd. (Borgå museum / Museiverket)
- Alternativ 1 är inte lönsamt av kostnadsskäl. (Ungdomsfullmäktige)
- Alternativ 1 är inte ändamålsenligt med blickpunkt på regionala förbindelser. (Askola kommun)

Alternativ 2 (Parkgatan, underjordiskt):

- + Alternativ 2 är det bästa alternativet ur kulturmiljöperspektiv (Borgå Museum / Museiverket)
- Ungdomsfullmäktige förespråkar alternativ 2 och 3 på grund av kostnaderna. (Ungdomsfullmäktige)
- Alternativ 2 är också ett fungerande alternativ (efter alternativ 3) tack vare närheten till motorvägen och anslutningen till den. (Askola kommun)
- Tunnelalternativens effekter på samhällsstrukturen, trafiken, miljön och hälsan är betydligt bättre än de som ett ovanjordiskt alternativ skulle ha. (Nylands distrikt vid naturskyddsförbundet)
- Alternativ 1 och 2 (tunnelalternativen) bör främjas med hänsyn till den biologiska mångfalden, naturvärdena och grönförbindelserna. (Borgå Nejdens Fågelförening rf och Östra Nylands natur- och miljövårdsförening rf)

Alternativ 3 (Kungsporten, ovanjordiskt):

- + Alternativ 3 rekommenderas i första hand eftersom stationen skulle betjäna ett större område i regionen och det är enklare att ordna infartsparkering. (Askola kommun)
- Ungdomsfullmäktige förespråkar alternativ 2 och 3 på grund av kostnaderna. (Ungdomsfullmäktige)
- Alternativ 3 är det svagaste ur kulturmiljöperspektiv (RKY-område, herrgårdsmiljöer, museijärnväg). (Borgå museum / Museiverket)
- Alternativ 3 medför betydande skador på naturen och landskapet i flera områden (Tjusterby, Drägsby, Kiala, Finnby, Prästräsket–Viksberg). (Borgå Nejdens Fågelförening rf och Östra Nylands natur- och miljövårdsförening rf)
- Alternativ 3 bör inte stödjas eftersom det förstör Borgå ås nationallandskap. (ITU SAFA)

Utkastet till delgeneralplan för de centrala stadsområdena hölls framlagt 14.1–16.2.2026

En kort sammanfattning av inkomna åsikter och utlåtanden gällande Östbanan

- Tunnelalternativen framstår som de bästa alternativen
- Av tunnelstationerna är stationen i centrum den bästa
- Även andra stationsalternativ fick stöd, men klart mindre än tunnelstationen i centrum