

Loviisan kaupungin lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Loviisan kaupungin alueelle on rataosuudelle Venjärvi-Koria merkitty kaksi päävaihtoehtoa. Päävaihtoehtoista itäisempi eli Lapinjärvi eteläinen ja -pohjoinen sijoittuvat Koskenkylän taajaman pohjoispuolelle ja Liljendalin kirkonkylän itä- ja länsipuolelle. Läntinen linjaus eli Myrskylän vaihtoehto sivuaa lyhyellä matkalla Loviisan länsiosan maaseutualuetta. Myrskylän linjausvaihtoehto sijoittuu suurelta osin metsäiseen ympäristöön, mutta Lapinjärven vaihtoehdot sen sijaan pääosin asutulle maaseudulle sivuten myös kahta Loviisan taajamaa. Arviointiselostuksessa tarkasteluvälillä Björkdal-Teuroinen on jatkoselvittettäväksi vaihtoehdoksi esitetty Koskenkylän ja Liljendalin taajaman kautta Lapinjärven eteläpuolelta Teuroisiin linjattua vaihtoehtoa Lapinjärvi E. Loviisan kaupungin lausunnossa keskitytään tämän vaihtoehdon vaikutuksiin. Lausunto on pyritty jäsentämään lausuntopyynnössä annettujen asiakokonaisuuksien mukaisesti.

Hankkeen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset

Jatkosuunnitteluun valittu linjausvaihtoehto mahdollistaa maakuntakaavassa Koskenkylästä Loviisan kautta idän suuntaan linjatun ns. rantaradan jatkosuunnittelun ja rakentamisen. Se mahdollistaa myös paikallisliikennettä palvelevien seisakkeiden suunnittelun ja toteuttamisen Koskenkylän ja Lapinjärven alueelle. YVA:ssa ei ole arvioitu tai suunniteltu Koskenkylään paikallisliikenteen asemaa, mutta ratalinjaus on tarkoitus suunnitella siten, että paikallisliikenteen seisakkeen sijoittaminen olisi jatkossa mahdollista mm. Koskenkylään. Myös liityntä Lahti-Loviisa radalle olisi teknisesti mahdollista. Muissa Porvoon itäpuolen linjausvaihtoehtoissa vastaavia mahdollisuuksia ei ole. Mikäli Koskenkylän alueelle toteutettaisiin paikallisliikenteen seisake, olisi sillä positiivinen vaikutus koko seudun liikennejärjestelmään verrattuna tilanteeseen, jossa rata palvelisi vain Porvoon ja Helsingin välistä paikallisliikennettä. Koskenkylän rataseisakeoptio mahdollistaisi toteutuessaan bussi- ja henkilöauton syöttö- ja liityntäliikenteen 6- ja 7-teiltä idän ja pohjoisen suunnasta. Itärata aiheuttanee ongelmia Helsingin suunnan markkinaehtoiselle pitkänmatkan bussiliikenteelle. Liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta myös Porvoon asema tulisi sijoittaa ja suunnitella siten, että se palvelee mahdollisimman hyvin Itä-uudenmaan liikennejärjestelmää. Tällöin isossa roolissa ovat mm. liityntäpysäköintimahdollisuudet ja saavutettavuus päätieverkolta.

Ratalinjaus on länsiosiltaan suunniteltu suurelta osin tunneliin, jolloin välttyään monilta haitallisilta ympäristövaikutuksilta. Porvoon jälkeen rata on sen sijaan suunniteltu maanpinnalle. Ratalinjauksen alle tai sen välittömään vaikutuspiiriin jää Loviisassa useita asuinrakennuksia ja pihapiirejä. Paikoitellen rata pirstoo kyläasutusta sekä muuttaa ja heikentää paikallisia kulkuyhteyksiä. YVA-prosessin vuorovaikutuksen järjestämisessä on ollut puutteita. Yleisiä tiedotus- ja keskustelutilaisuuksia on ollut, mutta maanomistajien suora kuuleminen on ollut YVA-prosessin kuluessa vähäistä. Itäratayhtiön ja niiden tahojen, jotka vastaavat hankkeen jatkosuunnittelusta, tulisi ottaa maanomistajat ja asukkaat kiinteämmin mukaan suunnitteluun.

Suunniteltujen selitysten kohdentuminen todennäköisesti merkittäviin vaikutuksiin

Luonnonympäristöön ja siihen liittyviin vaikutuksiin tulee kiinnittää vielä lisää huomiota. Valtatien 6 liikennekäytävään sijoittuvana ratalinjauksella ei ole luonnonympäristöön vastaavaa haitallista vaikutusta kuin ns. Myrskylän vaihtoehdolla, mutta tässäkin vaihtoehdossakin rata lisää mm. eläinten liikkumiselle aiheutuvaa estevaikutusta 6-tien ja suunnitellun ratalinjauksen alueella. Valtatien 6 suunnittelun yhteydessä on ollut mm. Liljendalin alueelle tarkoitus rakentaa riistasilta, mutta siitä oli sittemmin 6-tien rakentamisen yhteydessä säästösyistä luovuttu. Riista-aitojen väliin kulkeutuvien eläinten takia vuonna 2025 oli Liljendalin ja Koskenkylän välisellä alueella lukuisia peurakolareita sekä yksi hirvikolari. Radan jatkosuunnittelussa tulisi Liljendalin ja Rutumin välillä selvittää tunnelivaihtoehtoa, jotta eläinten luontaista liikkumista ei enempää alueella vaikeutettaisi. Samalla tulisi toteuttaa riistasilta myös 6-tielle, jotta välttyttäisiin jatkuvilta riistaonnettomuuksilta, joita pelkät riista-aidat eivät ole pystyneet estämään.

Vaikutusten arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota valtatie ja itäradan riistaeläimille aiheuttamaan estevaikutukseen ja sen lieventämiseen.

Hankkeen vaikutuksia virtavesilajistoon on selvitettävä tarkemmin. Loviisan länsiosassa lähellä Porvoon rajaa Porvoontien (valtatie 170) Pålbölentien risteyksen länsi- ja itäpuolella ojasto, joka varsinkin risteyksen itäpuolella mutkittaa luonnontilaisen kaltaisena. Tässä vesistössä esiintyy saukkoja. Koskenkylänjoessa esiintyy vuollejokisimpukkaa, joka on nk. direktiivilaji. Vuonna 2018 tehdyssä selvityksessä vuollejokisimpukkahavaintoja tehtiin Porvoontien ylittävän sillan molemmin puolin. Koskenkylänjoki on vaelluskalavesistö, ja lajistoon kuuluu muun muassa uhanalaiseksi luokiteltu taimen. Kalataloudellisia kunnostuksia ja istutuksia on tehty vuosikymmenien ajan. Liljendalin Ålhusbäcken on luonnontilainen tai luonnontilaisen kaltainen, ja alueen lintulajistoon kuuluu muun muassa uhanalainen koskikara.

Niinijärven osalta ei YVA-selostuksessa ollut mainintaa sen merkityksestä linnustolle. Niinijärven alue on yksi etelärannikon tärkeimmistä kurkien yöpymis- ja päivälepokosteikoista. Alue houkuttelee syksyisin myös kahlaajalintuja, kun säännöstellyn järven vedenlaskun yhteydessä paljastuu kahlaajille soveltuvia lietteisiä ravinnonhakualueita.

Koskenkylän pohjavesialueen ja vedenottamon merkitykseen ei ole kiinnitetty riittävää huomiota. Myös lyhytaikainen veden laadun tai saatavuuden heikkeneminen vaikuttaa yhdyskunnan vedenhankintaan Koskenkylän vedenottamon ollessa Koskenkylän ja Vanhankylän alueen ainoa käytettävissä oleva vedenottamo. Korvaavaa talousveden lähdettä ei tällä hetkellä ole käytössä.

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja niihin rinnastettavat päätökset

Koskenkylän kohdalla ratalinjaus sivuaa yleiskaavoitettua aluetta. Vuonna 2026 on määrä aloittaa Koskenkylän osayleiskaavan päivitystyö, jossa yhtenä tarkastelukohteena on ratalinjaan rajautuva maankäyttö ja paikallisjunaliikennettä koskeva seisakevaraus.

Rakentamisaikainen louhinta ja/tai murskaus edellyttää ympäristöön kohdistuvien häiriöiden kestosta riippuen joko ympäristölupaa tai meluilmoitusta. Kun vaikutukset kohdistuvat yhden kunnan alueelle lupaviranomaisena toimii kunnan ympäristölupaviranomainen. Jos radan rakentamiseen liittyvä maa-ainesten otto perustuu hyväksyttyn ratasuunnitelmaan erillistä maa-ainestenottolupaa ei tarvita.