



Alternativen för spårtrafik till Degerö

Miljökonsekvensbeskrivning | **Sammandrag**



Projektet och dess målsättningar

Till Degerös västra strand i Helsingfors har ett bostadsområde för ungefär 11 000 invånare planerats som skulle ersätta den tidigare oljehamnen på Kronbergsstranden. Bostadsområdet skulle även erbjuda ungefär 1 000 arbetsplatser. Byggandet av bostäder påbörjar år 2014.

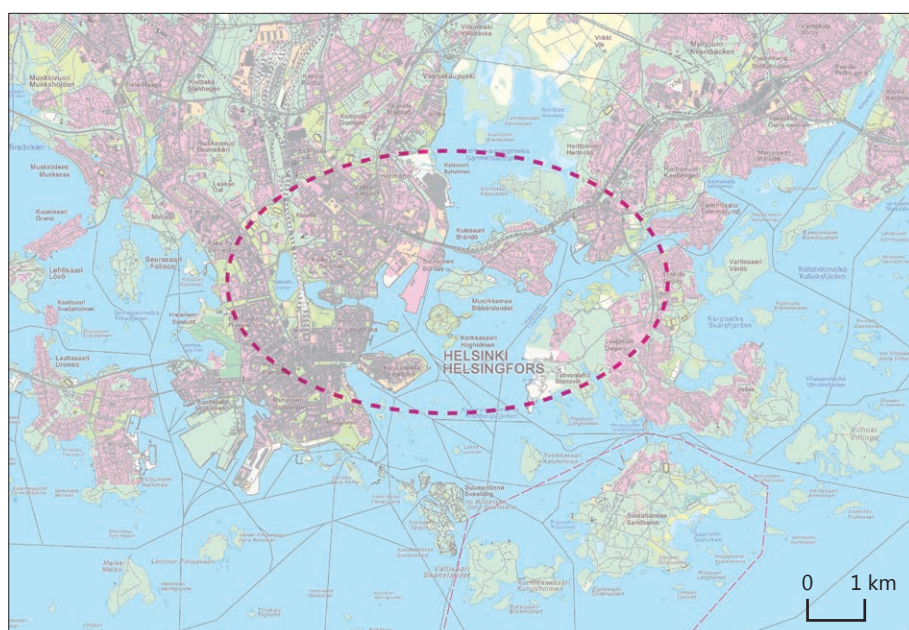
Kollektivtrafiken från Degerö och Kronbergsstranden är idag ordnad med matarbussar till Herttonäs metrostation. Avståndet till Helsingfors centrum är ungefär 12 kilometer. Degerö är avskilt från

Helsingfors centrum av Kronbergsfjärden. En trafikförbindelse över fjärden skulle förkorta resan avsevärt.

Målsättningen för Helsingfors stad är att utveckla Kronbergsstranden till ett område som stöder sig på en stark kollektivtrafik som samtidigt erbjuder framkomliga och trivsamma trafikförbindelser till Helsingfors centrum.

Den överordnade stadsplaneringen har betonat behovet av en spårförbindelse

mellan Helsingfors centrum och Kronbergsstranden. Detta har varit en av utgångspunkterna i denna miljökonsekvensbedömning.



 Planeringsområdet för projektets alternativ

Projektets läge.

Förfarande vid miljökonsekvensbedömning (MKB-förfarande)

Programmet för bedömning av miljökonsekvenser (MKB-programmet) blev färdigt i augusti 2010. MKB-programmet innehöll en presentation av projektet inklusive alternativ, en plan hur miljökonsekvenserna bedöms samt hur deltagandet ordnas. Under påseendetiden på hösten 2010 hade medborgare samt övriga berörda parter möjlighet att ge åsikter om MKB-programmet. Myndigheterna hade även möjlighet att ge utlåtanden. Kontaktmyndigheten, Nylands NTM-Central, gav sitt utlåtande den 3.12.2010.

På basen av MKB-programmet och kontaktmyndighetens utlåtande har Helsingfors stad uppgjort ett antal miljöundersökningar samt separata utredningar och uppgjort en konsekvensbeskrivning. I den sistnämnda presenteras resultaten av bedömningen och MKB-programmets uppgifter är uppdaterade. En viktig del av konsekvensbeskrivningen är jämförelsen av alternativens konsekvenser och möjliga lindringsåtgärder för att förmildra negativa konsekvenser. MKB-beskrivningen innehåller ett preliminärt förslag för

uppföljning av miljökonsekvenser samt en bedömning av trafikkonsekvenserna år 2035 på basen av trafikmodellen.

MKB-beskrivningen är till påseende 5.5.–2.7.2014. Under påseendetiden är det möjligt att ge utlåtanden samt åsikter om konsekvensbeskrivningen på samma sätt som för MKB-programmet. Förfarandet avslutas när kontaktmyndigheten ger sitt utlåtande om konsekvensbeskrivningen.



Tidtabellen för MKB-förfarandet.

Bedömda alternativ

I miljökonsekvensbeskrivningen granskades följande alternativ i situationen år 2035:

- ALT 0** Matarbussar till Hertonäs metrostation
- ALT 1** Broförbindelse för spårvagnar och lätt trafik från Kronohagen till Kronbergsstranden
- ALT 2** Betongtunnel- och broförbindelse för spårvagnar och lätt trafik från Kronohagen till Kronbergsstranden
- ALT 3** Metro Kampen–Degerö; berg- och betongtunnel samt broförbindelse över Kronbergsfjärden
- ALT 4** Metro Kampen–Degerö; berg- och betongtunnel
- ALT 5** Metro Kampen–Degerö; bergtunnel
- ALT 6** Vattentrafik Kronbergsstranden–Centrum
- ALT 7** Kabinbana Hagnäs–Kronbergsstranden
- ALT 8** Broförbindelse för bilar, spårvagnar och lätt trafik mellan centrum och Kronbergsstranden

Beskrivning av alternativen ALT 0, ALT 1 och ALT 2

ALT 0 Matarbussar till Hertonäs metrostation

Byte till och från buss är som nu vid Hertonäs metrostation. Busslinjer kompletteras och turtiderna blir tätare. Vid Hertonäs centrum innehåller alternativet gatuarrangemang vid Österleden och Borgbyggarvägen samt Borgbyggarvägens tunnel precis som alla övriga alternativ förutom alternativ 8.

ALT 1 Broförbindelse för spårvagnar och lätt trafik från Kronohagen till Kronbergsstranden

En kombination av tre broar och gatuavsnitt byggs mellan Norra Kajen och Degerö för spårvagnar, cyklister och fotgängare. En klaffbro byggs mellan Norra Kajen och Sumparn. I Sumparn placeras en spårvagnslinje för ett gatunätverk som byggs och sammanfogas till Högholmen med en bro. Från Högholmen löper Kronbergsbron som når Kronbergsstranden.

Kollektivtrafiken i Degerö stöder sig på spårvagnsförbindelsen från centrum via Kronbergsstranden till Degerö. Matarbussförbindelser till Hertonäs metrostation kvarstår för hela Degeröområdet.

ALT 2 Betongtunnel- och broförbindelse för spårvagnar och lätt trafik från Kronohagen till Kronbergsstranden

Planlösningen mellan Elisabetsgatan och Högholmen är den samma som i alternativ 1. Från Högholmen till Kronbergsstranden finns en tunnel av betongelement.



Alternativens konsekvenser

ALT 0 Matarbussar till Hertonäs metrostation

Kollektivtrafiken år 2035 fungerar enligt samma princip som idag. Alternativet har inga bestående betydande konsekvenser för miljön jämfört med nuläget förutom att västra hörnet i Hertonäs slottspark, som är av riksintresse, ändras till trafikområde. Konsekvenserna under byggnadstiden av Borgbygarvägens tunnel är betydande för trafiken och användningen av näromgivningen. Alternativet är inte i enlighet med markanvändningsplaneringens mål.

Kollektivtrafikresenärerna åker med bussar till Hertonäs för byte till metro. Under morgonrusningstimmen passerar ungefär 3 600 passagerare Hertonässundets bro. Med metron åker ungefär 13 700 passagerare mot centrum.

ALT 1 Broförbindelse för spårvagnar och lätt trafik från Kronohagen till Kronbergsstranden

En väl fungerande förbindelse som gynnar kollektivtrafik, cyklister och fotgängare samt förbättrar tillgängligheten mellan Degerö och stadskärnan. Förbindelsen är i enlighet med markanvändningsplaneringens mål. Bron förändrar märkbart landskapet vid Kronbergsfjärdens omgivning. Klaffbrons konsekvenser på stadsbilden är betydande. Om Hanaholmens B-kraftverk fortsätter sin verksamhet, kommer dess bränsletransporter i praktiken att stoppa förverkligandet av broförbindelsen mellan Sumparn och Kronohagen.













Negativa konsekvenser för båttrafik och segling är relativt betydande och betydande för tävlingssegling, också under byggtiden. Broarnas undervattenskonstruktioner minskar vattenutbytet. Detta kan vara skadligt för fiskar särskilt i Sumparviken.

ALT 2 Betongtunnel- och broförbindelse för spårvagnar och lätt trafik från Kronohagen till Kronbergsstranden

Förbindelsen för spårvagnar och lätt trafik genom tunnlar och längs bron till Kronbergsstranden fungerar väl, men dess bekvämlighet för cyklister och fotgängare är tydligt svagare än i alternativ 1. ALT 2 gynnar användningen av kollektivtrafik, cykling och gång samt förbättrar tillgängligheten mellan Degerö och stadskärnan. Förbindelsen är i enlighet med generalplaneringens målsättningar, utom vid Kronbergsstranden. Klaffbrons konsekvenser på stadsbilden är betydande. Om Hanaholmens B-kraftverk fortsätter sin verksamhet, kommer dess bränsletransporter i praktiken att stoppa förverkligandet av broförbindelsen mellan Sumparn och Kronohagen.

Den sänkbara betongtunneln vid Kronofjärden är ett storskaligt vattenbyggnadsprojekt vars byggda konsekvenser är mycket betydande. Under drifttiden minskar tunneln vattenutbytet och ökar mängden av skadliga sediment avsevärt. Undervattenskonstruktionerna i broarnas västra ändor minskar vattenutbytet och kan vara skadligt för fisken i Sumparviken.



- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
|  | Bussförbindelse |  | Övrig bussförbindelse |
|  | Ny spårvagnsförbindelse |  | Övrig spårvagnsförbindelse |
|  | Metrolinje och -station |  | Nuvarande metro |
|  | Färjelinje |  | Centrumslingan och station |
|  | Kabinbana och station |  | Borgbygarvägens tunnel |
|  | Förbindelse för biltrafik |  | Bankfyllning |

Trafikkonsekvenserna i alternativen ALT 1 och ALT 2

Alternativen minskar metroresenärer vid Brändö bro med ungefär 2 300 under morgonrusningstimmen. Ungefär 3 500 resenärer åker med spårvagn över Kronbergsfjärden.

Bilar som rör sig i rusningsriktningen på Brändö bro minskar med ungefär 150 under morgonrusningstimmen. På bron mellan Degerö och Hertonäs rör sig ungefär 330 fordon mindre. En del av bilisterna har bytt till kollektivtrafik.

Beskrivning av ALT 3, ALT 4 och ALT 5

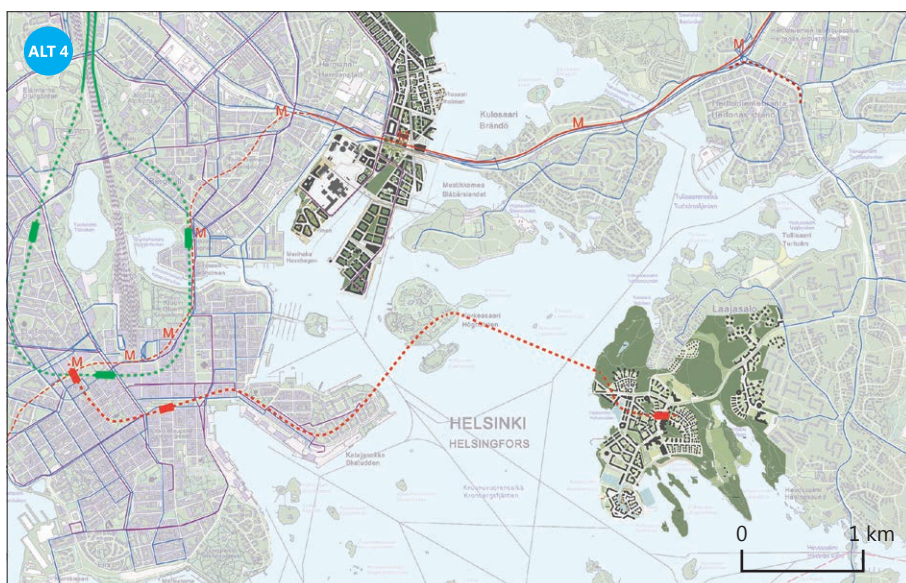
ALT 3 Metro Kampen–Degerö; berg- och betongtunnel samt broförbindelse över Kronbergsfjärden

Metron är i berg- och betongtunnel samt på bro vid Kronbergsfjärden. Mellan Kampen och Skatuddens spets är spåret i en djup schaktad bergtunnel. Vid Skatudden stiger tunneln mot markytan. Vid sundet måste man bygga en betongtunnel. Vid Högholmens västra del stiger spåret upp nära markytan och förenas med en betongtunnelkonstruktion till samma nivå som bron över Kronbergsfjärden.



ALT 4 Metro Kampen–Degerö; berg- och betongtunnel

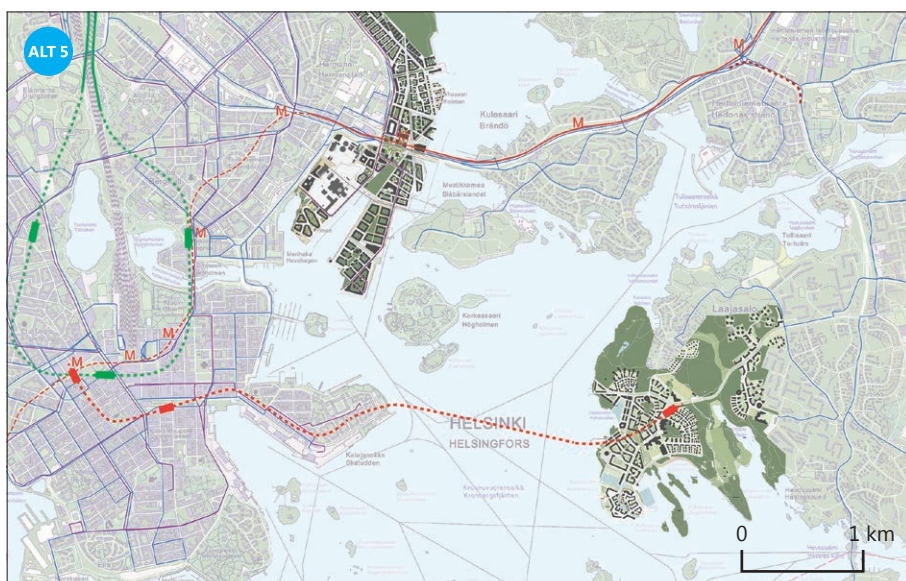
Metron mellan Kampen och Degerö är i en berg- och betongtunnel. Alternativet är den samma som alternativ 3, förutom en tunnel av betongelement vid Kronbergsfjärden.



ALT 5 Metro Kampen–Degerö; bergtunnel

Metron är i en bergtunnel mellan Kampen och Degerö. Målet har varit att hitta en så kort metroförbindelse till Degerö i bergtunnel som möjligt.

Tunneln får ett havsavschnitt på ungefär två kilometer. På detta avsnitt är det inte möjligt att ordna utgångsvägar, luftkonditionsschakt och arbetstunnlar direkt till markytan. Djuptunneln kräver därför ett tunnelsystem med tre tunnlar. Tunneln befinner sig som djupast på 62 meters djup från havsytan.



Alternativens konsekvenser

ALT 3 Metro Kampen–Degerö; berg- och betongtunnel samt broförbindelse över Kronbergfjärden

Metroförbindelsen till Kronbergsstranden är ett effektivt kollektivtrafiksystem i enlighet med den överordnade stadsplaneringens målsättningar. Förbindelsen gynnar kollektivtrafiken och delvis även cykling och gång, samt förbättrar tillgängligheten mellan Degerö och stadskärnan. Bron förändrar landskapet i Kronbergfjärdens omgivning avsevärt.

Bergtunneln mellan Kampen och Skatudden är ett tekniskt krävande byggprojekt. Sundet mellan Skatudden och Högholmen kräver byggandet av en sänkbar betongtunnel som har mycket skadliga effekter på vattenutbyte och sedimentation. Under byggtiden förekommer betydande konsekvenser för vattendrag och fartygs- och båttrafik. På bron från Högholmen till Kronbergsstranden går det att bordna en förbindelse för lätt trafik invid metron, men dess användbarhet är svagare än i alternativ 1. Broförbindelse till Kronbergsstranden går inte att förverkliga enligt godkända stadsplaner.

ALT 4 Metro Kampen–Degerö; berg- och betongtunnel

Metroförbindelsen i berg- och betongtunnel till Kronbergsstranden följer den överordnade stadsplaneringens mål och är ett effektivt kollektivtrafiksystem. Det gynnar användningen av kollektivtrafik samt förbättrar tillgängligheten mellan Degerö och stadskärnan.

Bergtunnelavsnittet från Kampen till Skatudden är ett tekniskt krävande byggprojekt. Sundet mellan Skatudden och Högholmen samt från Högholmen till Kronbergsstranden innebär byggande av två sänkbara betongtunnlar. Tillsammans och enskilt har dessa mycket betydande skadliga effekter på vattenutbytet och sedimentation. Under byggtiden har de mycket betydande skadliga effekter på vattenförhållanden och båttrafik. Byggandet av tunneln mellan Skatudden och Högholmen stör fartygstrafiken.

ALT 5 Metro Kampen–Degerö; bergtunnel

Metron i bergtunnel från Kampen till Degerö är ett mycket krävande byggprojekt som innehåller många risker gällande förverkligandet, räddningssäkerheten och byggkostnader. Metroförbindelsen i bergtunnel till Kronbergsstranden följer den överordnade stadsplaneringens målsättningar och är ett effektivt kollektivtrafiksystem. Det gynnar användningen av kollektivtrafiken samt förbättrar tillgängligheten mellan Degerö och stadskärnan. Det finns ingen reservation för en metrostation i Kronbergets stadsplaner.

Ingen förbindelse för lätt trafik förverkligas. Alternativet har betydande byggtida säkerhets- och logistikkonsekvenser.



Trafikkonsekvenser i alternativen ALT 3, ALT 4 och ALT 5

Alternativen minskar metroresenärer vid Brändö bro med ungefär 2 200 under morgonrusningstimmen. Ungefär 3 300 resenärer åker med spårvagn över Kronofjärden.

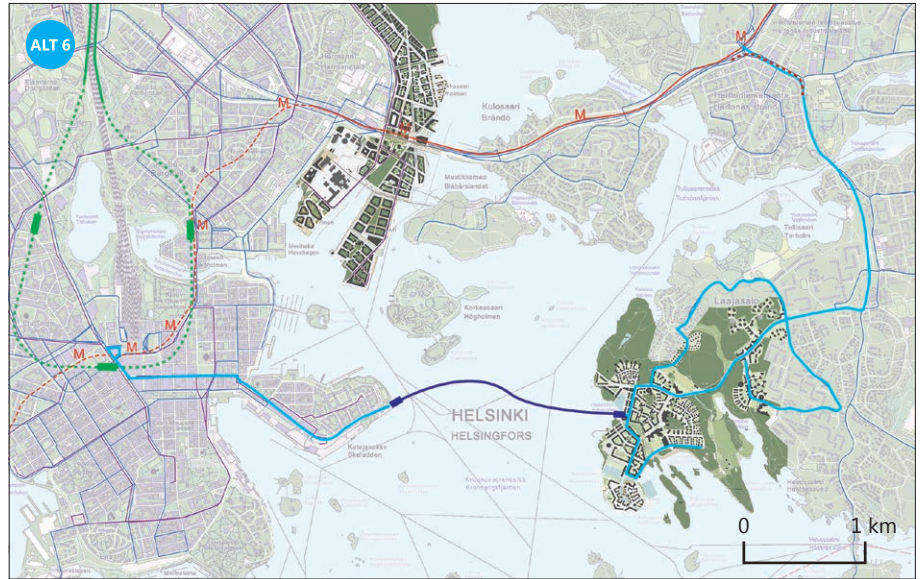
Fordon som rör sig i rusningsriktningen på Brändö bro minskar med ungefär 130 under morgonrusningstimmen. På bron mellan Degerö och Hertönäs rör sig ungefär 370 fordon mindre. En del av bilisterna har bytt till kollektivtrafik.

Beskrivning av alternativen ALT 6, ALT 7 och ALT 8

ALT 6 Vattentrafik Kronbergsstranden–Centrum

Vattentrafikförbindelsen skulle fungera med en bussfärja mellan Degerö och stadskärnan. Man kan också komma på färjan till fots eller med cykel. Färjeförbindelsen är ordnad enligt den kortaste ruten mellan Skatudden och Kronbergsstranden.

En möjlig terminal samt parkerings- och väntplatser för bussar skulle uppföras på Skatuddens spets. Det är också möjligt att förverkliga hamnkonstruktioner på platsen.



ALT 7 Kabinbana Hagnäs–Kronbergsstranden

Förutom ändstationer vid Hagnästorget och Kronbergsstranden skulle det finnas stationer vid Sumparn och Högholmen. Linjen är ungefär 4 kilometer lång och medelhastigheten är 20 km/h medräknat de lägre hastigheterna vid stationerna. Underhållsutrymmen skulle placeras vid Kronbergsstrandens station.



ALT 8 Fordons- och spårvagnstrafikförbindelse samt lätt trafikförbindelse med broar mellan centrum och Kronbergsstranden

Alternativet är en förbindelse för fordon, spårvagnar och lätt trafik mellan Kronbergsstranden och centrum. Som alternativ 1, men fordonsrafiken styrs från Knekten i riktning mot Elisabetsgatan och Fiskehamnen–Hagnäs.

På avsnittet mellan Knekten och Högholmen samt från Högholmen till Kronbergsstranden har spårvagnar, motorfordon samt gång- och cykeltrafik avskilts från varandra.

Alternativet har ingen tunnel vid Borgbyggarvägen i Hertonäs.



Alternativens konsekvenser

ALT 6 Vattentrafik Kronbergsstranden–Centrum

Bussfärjan mellan Degerö och Skatudden öppnar en ny kollektivtrafikförbindelse vid sidan om det nuvarande kollektivtrafiknätet. Den nya förbindelsen fokuserar på trafik från Kronbergsstranden till stadskärnan. Det är svårt att ordna smidiga byten till bussar i centrumområdet. Förbindelsen ökar inte märkbart på kollektivtrafikresor och påverkar inte nämnvärt den nuvarande trafikformfördelningen. Vattentrafiken orsakar varken betydande byggande eller miljökonsekvenser.

ALT 7 Kabinbana Hagnäs–Kronbergsstranden

Kabinbanan rör sig snabbt mellan Hagnäs och Kronbergsstranden. Den erbjuder också en parallell kollektivtrafikförbindelse till Sumparn. Att anpassa nätverket till stadsstrukturen kan visa sig problema-

tiskt. Detta gäller också fortsatta förbindelser från Kronbergsstrandens område.

Byggandet av ett stödtorn har inga märkbara skadliga effekter på vattendragen. Stationerna och tornens konsekvenser på landskapet är betydande. Även konsekvenserna för stadsbilden på Hagnäs område är betydande.

ALT 8 Broförbindelse för bilar, spårvagnar och lätt trafik mellan centrum och Kronbergsstranden

Broförbindelsen för fordons, spårvagnar och lätt trafik är tekniskt möjligt att förverkliga, men leder till ökad fordonstrafik i Kronohagen och särskilt på Fiskehamnens område. Trafiken stockar och gör att de negativa konsekvenserna på bostadsområden är mycket betydande. Fordonstrafiken inverkar negativt även på Högholmen.

Förbindelsen för spårvagnar och lätt trafik på broarna mellan Kronohagen och centrum fungerar väl. Den gynnar så väl kollektivtrafik som lätt trafik och förbättrar tillgängligheten mellan Degerö och stadskärnan. Den är även i linje med markanvändningsplaneringens målsättningar. Bron ändrar landskapet på Kronbergsfjärdens område avsevärt och klaffbrons konsekvenser på stadsbilden är betydande.

Konsekvenser på motorbåttrafik och segling är relativt betydande samt för tävlingssegling betydande, även under byggnadstiden. Undervattenbrokonstruktionerna kan minska på vattenutbyte och vara skadlig för fiskar, särskilt i Sumparviken.

Trafikkonsekvenser i alternativen ALT 6, ALT 7 och ALT 8

Metroresenärerna som åker mot centrum minskar vid Brändö bro i vattentrafikalternativet (ALT 6) med ungefär 900 personer under morgonrusningstimmen. Ca 1 100 resenärer skulle åka över Kronbergsfjärden. Fordon som rör sig i rusningsriktningen på Brändö bro minskar med ungefär 10 under morgonrusningstimmen. På bron mellan Degerö och Hertönäs rör sig ungefär 60 fordon mindre.

I kabinbanealternativet (ALT 7) skulle antalet passagerare på väg mot centrum med metro vid Brändö minska med ungefär 1 000 personer under morgonrusningstimmen. Närmare 1 500 passagerare skulle åka över Kronbergsfjärden. På Brändö bro skulle antalet fordon som rör sig i rusningsrikt-

ningen minska med lite över 50 under morgonrusningstimmen. På bron mellan Degerö och Hertönäs rör sig ungefär 200 fordon mindre. En del av bilisterna har bytt till att använda kollektivtrafik.

I broalternativet för spårvagnar och fordon (ALT 8) skulle antalet metroresenärer minska med ungefär 2 500 personer under morgonrusningstimmen. Vid Kronbergsfjärden skulle spårvagnsresenärer vara uppemot 3 200. Fordon som rör sig i rusningsriktningen på Brändö bro minskar med ungefär 330 under morgonrusningstimmen. På bron mellan Degerö och Hertönäs rör sig ungefär 800 fordon mindre. Längs Sörnäs Strandväg skulle fordonen minska med 200–450 i båda riktningarna. I alternativet skulle en genomfartsförbindelse bildas av Sumparns gatunät

mellan Fiskehamnen och Kronohagen. Trafikmängden skulle enligt trafikmodellen öka med ungefär 700–800 i båda riktningarna under morgonrusningstimmen. Längs Hermanstads strandväg skulle ökningen av fordon vara 200–300 i båda riktningarna. Till Kronohagen kommer drygt 1 200 fordon i rusningsriktningen. Alternativet ökar trafikmängden på Kronohagens gatunät med ungefär 400 fordon i rusningsriktningen. Trafiken leder till betydande köbildning på Fiskehamnens område. Trafiken går inte att dirigera via Hermanstads strandväg. Trafiken som kommer under morgonrusningstimmen från Sumparn leder till avsevärd belastning på Hermanstads strandvägs korsningar och deras belastningsgrad är mycket hög.

Centrala konsekvenser

Markanvändning

Alternativen ALT 1 – ALT 5 och ALT 8 förverkligar behovet av spårvägsförbindelsen och kopplar Degerö till stadskärnan. I alternativen ALT 6 och ALT 7 är nämnda effekt mindre. Dessa samt ALT 0 är i konflikt med generalplanens beteckning för spårförbindelse.

Trafik

Kollektivtrafikens resenärsantal och fordonsmängd varierar beroende på alternativ. På bilden nedan kan man se hur mängden varierar i tre olika trafikskärningar i situationen år 2035.

Landskap och stadsbild

I alternativen ALT 1, ALT 3 och ALT 8 ändrar bron landskapet i Kronbergsfjärdens omgivning betydligt.

I alternativen ALT 1 och ALT 2 är klaffbrons inverkan på stadsbilden betydande.

I ALT 7 förändrar kabinbanans stödpelare och stationer stadsbilden betydligt i Hagnäs och Havshagen.

Vattendrag

Byggtida konsekvenser har bedömts vara mycket betydande i alternativen ALT 2, ALT 3 och ALT 4 som innehåller betongtunnlar, p.g.a. att det förekommer skyddsarter av fiskar och för att konsekvenserna kan även sträcka sig till Gammelstadsfjärdens Natura-område. Byggtida konsekvenser har bedömts vara betydande i alternativen ALT 1 och ALT 8 p.g.a. muddring samt fyllnads- och bankarbeten.

Under driften minskar betongtunneln på vattenutbytet och ökar sedimentation. Konsekvenserna är betydande i ALT 3 och mycket betydande i ALT 2 och ALT 4.

Människors levnadsförhållanden och trivsel

Effekterna på tävlingssegling är betydande i ALT 1, ALT 3 och ALT 8.

Sundets underfart från Skatudden till Högholmen kräver byggande av en sänkbar betongtunnel i ALT 3 och ALT 4, som stör fartygs- och båttrafiken.

Miljöpåverkan

I ALT 8 orsakar den ökande biltrafiken barriäreffekter samt buller- och trivselstörningar i Fiskehamnens bostadsområde.

ALT 5 har betydande lokala trivselstörningar under byggtiden på grund av grustransporter och vibrationer från bergsbrytning. Även övriga metroalternativ har motsvarande konsekvenser, men de är kortvarigare inom stadsområdet.

Projektet och verksamheten för Hanaholmens kraftverk

Byggandet av broförbindelsen i ALT 1, ALT 2 och ALT 3 mellan Sumparn–Kronohagen och Hanaholmens kraftverks verksamhet ät i konflikt med varandra, förutsatt att bron byggs före kraftverkets verksamhet upphör på Hanaholmen. Förbindelsen från Sumparn till Kronohagen går endast att förverkliga fullständigt om Hanaholmens B-kraftverk har upphört med sin energiproduktion.

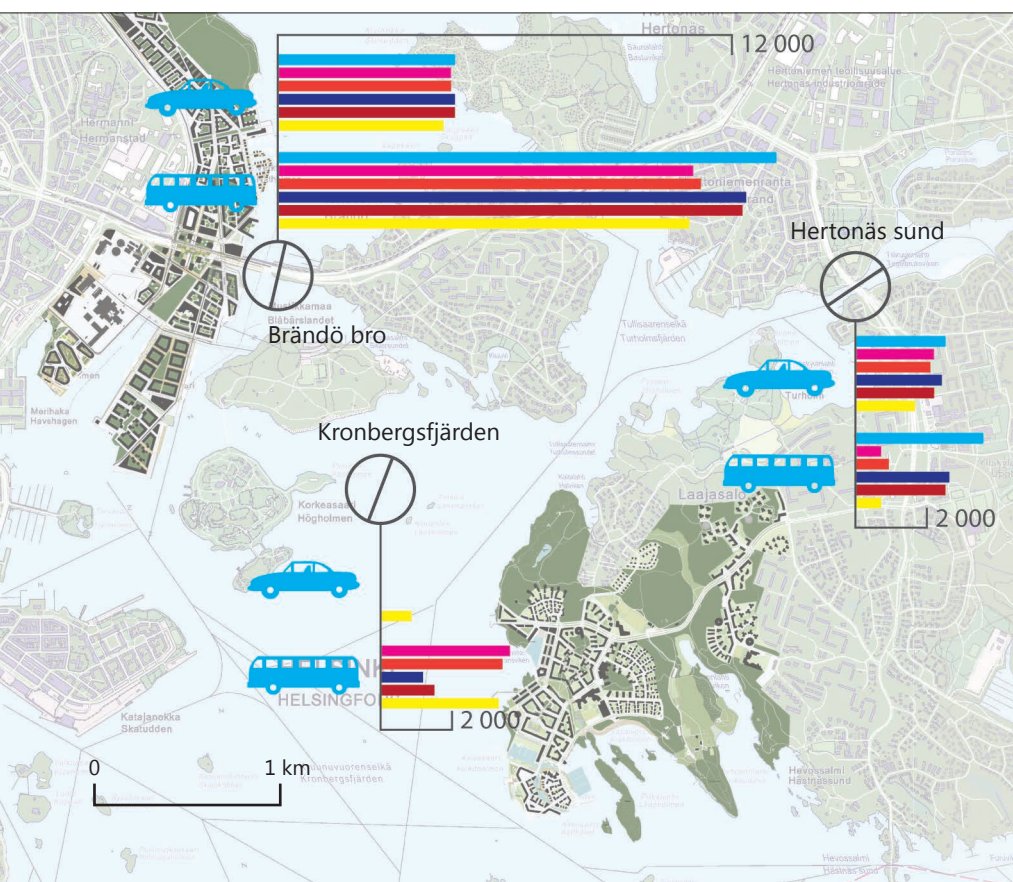
Kumulativa konsekvenser

Alternativen med betongtunnlar kan tillsammans med övrigt strand- och vattenbyggande leda till oönskade miljöförändringar i sedimentationsförhållanden på Kronbergsfjärdens område i ALT 2, ALT 3 och ALT 4. Övriga kumulativa konsekvensers betydelse bedöms som lindriga.

Alternativens genomförbarhet

Alternativen ALT 2 och ALT 4 har bedömts vara ogenomförbara på grund av alternativens mycket betydande konsekvenser på vattendragen.

Alternativens resenärsantal och fordonsmängd under morgonrusningstimmen i riktning mot centrum.



Deltagande

Ett informationsmöte om bedömningsprogrammet ordnades den 28.9.2010. Under våren 2014 när konsekvensbeskrivningen är till påseende ordnas ett informationsmöte för allmänheten som en del av MBK-förfarandet.

Under uppgörandet av bedömningsprogrammet samlades projektets uppföljningsgrupp, som bestod av representanter för invånarorganisationer och övriga föreningar. Under bedömningskedet kallades uppföljningsgruppen till informationsmöten. För informationsmötet den 21.10.2013 som diskuterade alternativen begärdes inlägg av representanterna. Dessutom ordnades ett presentations- och diskussionstillfälle den 11.3.2014 om det centrala innehållet i konsekvensbeskrivningen.

Fortsatta åtgärder

Lindring av skadliga konsekvenser

Skadliga konsekvenser under byggtiden kan lindras genom val av arbetsmetoder och tidpunkt för arbetet. Övriga möjliga konsekvenser lindras och minskas i förväg i den fortsatta planeringen.

Preliminärt uppföljningsprogram

Projektets alla alternativ kräver en eller flera tillstånd enligt vattenlagen. Dessa tillstånd kräver uppföljningsprogram. Uppföljningens omfattning är sannolikt störst i alternativen ALT 1 – ALT 4 och ALT 8. Efter valet av alternativ, uppgörs ett separat uppföljningsprogram av det i frågavarande alternativet.

Projektets genomförande

Tidpunkten för förverkligandet beror på det valda alternativet och tidpunkten för projektbeslutet. Projektets genomförande är länkat till besluten om framtiden för Hanaholmens kraftverk. Dessa beslut tas enligt information som är tillgänglig vid tidpunkten för beslutet, uppskattningsvis i slutet av år 2015. Fortsatt planering, stadsplanering, tillståndprocesser och byggande beräknas ta sju år i anspråk.

Kontaktuppgifter

Projektansvarig:

Helsingfors stad, Stadsplaneringskontoret
PB 2100
00099 HELSINGFORS STAD
Besöksadress: Folkskolegatan 3, 00100 Helsingfors

Kontaktpersoner vid Helsingfors stadsplaneringskontor:

Eija Kivilaakso, eija.kivilaakso(a)hel.fi
tel. 09 310 37247

Kaarina Laakso, kaarina.laakso(a)hel.fi
tel. 09 310 37250

Juha-Pekka Turunen, juha-pekka.turunen(a)hel.fi
tel. 09 310 37403

Kontaktmyndighet för MKB-förfarandet:

Nylands närings-, trafik- och miljöcentral
Stinsgatan 14
00520 HELSINKI

Kontaktperson vid Nylands närings-, trafik- och miljöcentral:

överinspektör Martti Pelkkikangas
tel. 0295 021 000

Utlåtanden och åsikter om denna miljökonsekvensbeskrivning skickas skriftligen till kontaktmyndigheten **senast den 2.7.2014** under adress Nylands närings-, trafik- och miljöcentral, Stinsgatan 14, 00520 Helsingfors eller med e-post till adressen kirjaamo.uusimaa(a)ely-keskus.fi

www.ymparisto.fi -> Asiointi, luvat ja ympäristövaikutusten arviointi -> Ympäristövaikutusten arviointi
-> YVA-hankkeet -> Laajasalon raideliikenne

http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi_ja_luvat/Ymparistovaikutusten_arviointi/YVAhankkeet/Laajasalon_raideliikenne_Helsinki

MKB-konsult:

Sito Oy
Vindgränden 2
02100 ESBO

Kontaktperson vid Sito:

projektchef Sakari Grönlund
förnamn.efternamn(a)sito.fi
tel. 020 747 6000

Stadsplaneringskontoret

PB 2100 (Folkskolegatan 3)
00099 HELSINGFORS STAD

Telefon: 09 310 1673
Internet: www.hel.fi/ksv

Text: Sito Oy, LandPro Oy, Trafix Oy

Ombrytning: Sito Oy

Bild pärm- och baksida:

Gemma Regalis -tävlingsförslagets

huvudbro för trafikförbindelse till

Kronberget, WSP Finland Oy

Fotografier: Sito Oy, WSP Finland Oy,

Tuomas Pietinen

Flygfoto: Helsingfors stad,

Stadsmättningsavdelningen

Bottenkarta: © MML 2014

Tryckeri: Kirjapaino Uusimaa, 2014

ISSN 0787-9075

