



Kungörelse om Helsingfors Hamn Ab:s miljökonsekvensbeskrivning

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen) meddelar att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB-beskrivningen) för Helsingfors Hamn Ab:s utbyggnadsprojekt i Västra hamnen i Helsingfors är anhängigt (Lag om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning; 252/2017).

I projektet ska västra hamnens nuvarande kajstruktur byggas ut och ett nytt fältområde byggas vid södra spetsen. I projektet ingår också att bygga en hamntunnel från Västra hamnen till Västerleden. Syftet med projektet är att centralisera passagerartrafiken mellan Tallinn och Helsingfors till Västra hamnen.

Alternativ som ska bedömas i MKB-förfarandet:

VE0 (0-alternativet): Projektet genomförs inte. Projektet gör det inte möjligt att genomföra principbeslutet gällande centralisering av trafiken. I alternativet kommer trafiken i Västra hamnen att fortsätta att vara densamma som i dag och färjetrafiken till Tallinn kommer inte att kunna koncentreras till Västra hamnen. I alternativet skulle också fartygstrafiken i Södra hamnen och Skatudden bevaras och Södra hamnen skulle inte kunna överlåtas för annat bruk i enlighet med principbeslutet. Trafiken till Västra hamnen skulle gå längs de nuvarande rutterna ovan jord. Hamnkajerna repareras grundligt för att förlänga deras livslängd.

VEA: Kapaciteten i Västra hamnen ökas genom ändringar av kajanläggningarna, in-klusive renovering av en kaj och ombyggnad av tre kajer och utbyggnad av den södra hamnplanen. Den totala arealen av de nya kajstrukturerna och fältområdena är cirka 3,8 hektar. Utbyggnaden av hamnen medför ett behov av muddring av cirka 333 000 m³ sediment i Västra hamnen. Åtgärderna för utbyggnad av hamnen är samma i alla projekialternativ.

Den ökade hamntrafiken leds in i hamntunneln. Hamntunnelns ena öppning ligger i alla alternativ vid Västra terminalen T1 i hamnområdet. Läget för hamntunnelns västra mynning i alternativ VEA avviker från alternativen VEC och VED. I alternativ VEA ligger hamntunnelns västra mynning vid den södra kanten av Lappvikens park, norr om det så kallade Ilmarinenhuset (Porkalagatan 1). Struktur

för luftutblåsning från hamntunneln i Sundholmenänden ligger på ytan i kanten av Lappvik.

Den underjordiska delen av hamntunneln skiljer sig åt mellan alla projekialternativ. Tunnelsträckningen VEA går via Sandviken ända till östra sidan av Mechelingatan och under den ortodoxa begravningsplatsen mot Västerleden. Tekniska förbindelsen planeras i Repslagarskvären.

Strandpromenaden i närheten av tunnelns västra mynning måste få en ny sträckning i Lappvikens parkområde. Den preliminära sträckningen är utformad för att i huvudsak följa sträckningen för fjärrvärmerören som för närvarande går ovan jord. Samtidigt flyttas fjärrvärmerören under jord.

Schaktningsbehovet i projekialternativet VEA är totalt cirka 356 000 fasta kubikmeter, vilket motsvarar cirka 712 000 lösa kubikmeter. Den totala längden på tunnelrören i tunnelsträckningen enligt VEA, inklusive trågavsnitten, är cirka 2 200 meter. Längden på den norra och södra tunneln skiljer sig åt något. I alternativet VEA går båda tunnelriktningarna i gemensamma öppna tråg och betongtunnlar i Västra hamnen änden och i Sundholmenänden. Bredden på tråg och betongtunnelsektioner är cirka 21 meter. Bergtunnlarna är separata tunnelrör. Bergtunnlarnas bredd är cirka 12 meter och höjd cirka 9 meter.

VEC: Kapaciteten i Västra hamnen ökas genom ändringar av kajanläggningarna, inklusive renovering av en kaj och ombyggnad av tre kajer och utbyggnad av den södra hamnplanen. Den totala arealen av de nya kajstrukturerna och fältområdena är cirka 3,8 hektar. Utbyggnaden av hamnen medför ett behov av muddring av cirka 333 000 m³ sediment i Västra hamnen. Åtgärderna för utbyggnad av hamnen är samma i alla projekialternativ.

Den ökade hamntrafiken leds in i hamntunneln. Hamntunnelns ena öppning ligger i alla alternativ vid Västra terminalen T1 i hamnområdet. Hamntunnelns västra mynning har samma placering i alternativen VEC och VED men avviker från alternativ VEA. I alternativ VEC ligger hamntunnelns mynningsöppningar i väster på Västerleden i området mellan Brudens udde och ön Brudgummen. Struktur för luftutblåsning från hamntunneln i Sundholmenänden ligger på ytan norra sidan av Västerleden, i sydvästra kanten av Lappvik.

Den underjordiska delen av hamntunneln skiljer sig åt mellan alla projekialternativ. I alternativ VEC går tunnelsträckningen via Sandviken ända till östra sidan av Mechelingatan och under den ortodoxa begravningsplatsen mot Västerleden. Sträckningen enligt VEC går närmare Mechelingatan än VEA-alternativet. Tekniska förbindelsen planeras i Repslagarskvären.

Hamntunneln korsar Helens oljeberggrum som fungerar som beredskapslager. Av säkerhetsskäl kan man inte fortsätta att använda berggrummen som bränslelager och berggrummen bör tas ur bruk innan hamntunneln byggs. Alternativet förutsätter att TUKES schaktningsförbud rivs upp på området för Helens oljeberggrum. För lätt brännolja ska ett ersättande lager byggas innan befintliga oljeberggrum tas ur bruk. Avvecklingen av oljeberggrummen kräver fortsatt planering och användning av tillståndspliktiga undersöknings- och renoveringsmetoder i arbetet.

Genomförandet av projekialternativet kräver en fördjupning av Helens kylvattenkanal vid hamntunnlarna under Västerleden. Kylvattenkanalen kan även behöva flyttas, men enligt den preliminära konstruktionen behövs ingen flytt.

För att tunnelsträckningen ska kunna genomföras krävs utfyllnad med cirka 14 000 m³ i havet för en ny sträckning av rekreationsleden norr om Västerleden (Kolkajs-gränden).

Behovet av schaktning för hamntunneln enligt projekialternativet VEC är totalt cirka 408 000 fasta kubikmeter, vilket motsvarar cirka 816 000 lösa kubikmeter. Den to-tala längden på tunnelrören i tunnelsträckningen enligt VEC, inklusive trågavsnitten, är cirka 2 450 meter. Längden på den norra och södra tunneln skiljer sig åt något. I VEC-alternativet går båda tunnelriktningarna i ett gemensamt tråg och en gemen-sam betongtunnel endast i Västra hamnens ända. Bredden på det öppna tråget och betongtunneln i Västra hamnens ända är cirka 21 meter. Bergtunnelavsnitten samt betongtunnlarna och trågen i Sundholmenänden är separata. Bergtunnlarnas bredd är cirka 12 meter och höjd cirka 9 meter. Bredden på tråg och betongtunnlar i Sundholmenänden är cirka 10 meter. Höjden på betongtunnlarna i Sundholmenänden är cirka 10 meter.

VED: Kapaciteten i Västra hamnen ökas genom ändringar av kajanläggningarna, inklusive renovering av en kaj och ombyggnad av tre kajer och utbyggnad av den södra hamnplanen. Den totala arealen av de nya kajstrukturerna och fältområdena är cirka 3,8 hektar. Utbyggnaden av hamnen medför ett behov av muddring av cirka 333 000 m³ sediment i Västra hamnen. Åtgärderna för utbyggnad av hamnen är samma i alla projekialternativ.

Den ökade hamntrafiken leds in i hamntunneln. Hamntunnelns ena öppning ligger i alla alternativ vid Västra terminalen T1 i hamnområdet. Placeringen av hamntunnelns västra mynningsöppning i är densamma i alternativen VED och VEC, men skiljer sig från alternativ VEA. I VED-alternativet ligger hamntunnelns mynningskonstruktioner i väster, på Västerleden i området mellan udden Bruden och ön Brudgummen. Struktur för luftutblåsning från hamntunneln i Sundholmenänden ligger till området mellan Kolkajsgrändens rekreationsled och Västerled.

Den underjordiska delen av hamntunneln skiljer sig åt mellan alla projekialternativ. Hamntunnelsträckningen enligt VED ligger på västra sidan av Mechelingatan i Gräsviken. Tekniska förbindelsen planeras vid östra ände av Sandgatan på gatuområdet.

Hamntunneln korsar Helens oljebergrum som fungerar som beredskapslager. Av säkerhetsskäl kan man inte fortsätta att använda bergrummen som bränslelager och bergrummen bör tas ur bruk innan hamntunneln byggs. Ett genomförande av alternativ VED förutsätter att TUKES schaktningsförbud rivs upp på området för Helens oljebergrum. För lätt brännolja ska ett ersättande lager byggas innan befintliga oljebergrum tas ur bruk. Avvecklingen av oljebergrummen kräver fortsatt planering och användning av tillståndspliktiga undersöknings- och renoveringsmetoder i arbetet.

Genomförandet av projekialternativet kräver en fördjupning av Helens kylvattenkanal vid hamntunnlarna under Västerleden. Kylvattenkanalen kan även behöva flyttas, men enligt den preliminära konstruktionen behövs ingen flytt.

Genomförandet av tunnelsträckningen kräver cirka 14 000 m³ utfyllnad i havet för en ny sträckning av rekreativleden på norra sidan av Västerleden (Kolkajstranden), på samma sätt som i alternativ VEC.

Behovet av schaktning för hamntunneln enligt projekialternativet VED är totalt cirka 351 000 fasta kubikmeter, vilket motsvarar cirka 702 000 lösa kubikmeter. Den totala längden på tunnelrören i tunnelsträckningen enligt VED, inklusive trågavsnitten, är cirka 2 106 meter. Längden på den norra och södra tunneln skiljer sig åt något. I VED-alternativet går båda tunnelriktningarna i ett gemensamt tråg och en gemensam betongtunnel endast i Västra hamnens ända. Bredden på det öppna tråget och betongtunneln i Västra hamnens ända är cirka 21 meter. Bergtunnelavsnitten samt betongtunnlarna och trågen i Sundholmenändan är separata. Bergtunnlarnas bredd är cirka 12 meter och höjd cirka 9 meter. Bredden på tråg och betongtunnlar i Sundholmenändan är cirka 10 meter. Höjden på betongtunnlarna i Sundholmenändan är cirka 10 meter.

Kungörelsen och MKB-beskrivningen till påseende

MKB-beskrivningen och kungörelsen är framlagda till påseende **13.11.2023–11.1.2024:**

- www.ntm-centralen.fi/kungorelser/nyland
- www.miljo.fi/vastrahamnenMKB
- Helsingfors stad, Registratur, Norra esplanaden 11–13, 00170 Helsingfors

- Böle ämbetsverk, Kundservice Lobby, Semaforbron 12 A, 2 vån., Östra-Böle, Helsingfors

Presentationen av MKB-beskrivningen

Ett öppet offentligt evenemang om MKB-beskrivningen och projektet ordnas onsdagen 29.11.2023 kl 17–19 i Hyvän toivon kappeli, Länsisatamankatu 26–28, 00180 Helsingfors.

Framförande av åsikter

Åsikter och utlåtanden om MKB-beskrivningen kan framföras skriftligen. De skall riktas till närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland och inlämnas senast den **11.1.2024**. Hänvisning: UUDELY/13199/2022.

NTM-centralens motiverade slutsats om miljökonsekvensbeskrivningen och alla inlämnade åsikter och utlåtanden publiceras på internet www.miljo.fi/vastrahamnenMKB inom två månader från det att tiden för framläggandet av miljökonsekvensbeskrivningen har löpt ut.

Kontaktuppgifter av NTM-centralen i Nyland

- Besöksadress: Böle ämbetsverk, Kundservice Lobby, Semaforbron 12 A, 2 vån., Östra-Böle, Helsingfors
- Postadress: Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Registraturen, PB 36, 00521 Helsingfors
- E-postadress: [registratur.nyland\(at\)ntm-centralen.fi](mailto:registratur.nyland(at)ntm-centralen.fi)

Kungörelsens publiceringsdatum

Denna kungörelse offentliggörs den 13 november 2023 och den ska vara till påseende tills den 11 januari 2024 på webbplatsen för NTM-centralen i Nyland www.ntm-centralen.fi/kungorelser/nyland. Helsingfors och Esbo städer har ombetts informera om kungörelsen på deras webbplatser i enlighet med 20 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning och 108 § i kommunallagen (410/2015).

Helsingfors den 13 november 2023

NÄRINGS-, TRAFIK- OCH MILJÖCENTRALEN I NYLAND