



23.7.2010

Trafikverket
PB 185
00101 Helsingfors

Helsingfors stad, Stadsplaneringskontoret
PB 2100
00099 Helsingfors stad

Hänvisning: Bedömningsprogram 23.4.2010

UTLÅTANDE OM PROGRAMMET FÖR MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING, PISARA-BANAN

1. PROJEKTUPPGIFTER OCH MKB-FÖRFARANDE

Trafikverket och Helsingfors stads stadsplaneringskontor har 23.4.2010 inlett förfarande vid miljökonsekvensbedömning som gäller Pisara-banan genom att till Närings- trafik- och miljöcentralen i Nyland (ELY-centralen) lämna in ett program för miljökonsekvensbedömning rörande projektet.

Bedömningsprogram och konsekvensbeskrivning

Bedömningsprogrammet uppgörs av den projektansvarige och är en plan över de utredningar som behövs för bedömningen av miljökonsekvenserna samt över hur bedömningsförfarandet arrangeras.

Den projektansvarige upprättar sedan en konsekvensbeskrivning utifrån bedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande om det.

Projektansvarig och kontaktmyndighet

Trafikverket och Helsingfors stads stadsplaneringskontor är projektansvarig. Kontaktpersoner är överinspektör Jussi Lindberg (Trafikverket) och diplomingenjör Jukka Tarkkala (Stadsplaneringskontoret). Sito Oy verkar som konsult vid upprättandet av bedömningsprogrammet med FM Sakari Grönlund och diplomingenjör Timo Huhtinen som kontaktpersoner.

Nylands ELY-central är kontaktmyndighet vid bedömningsförfarandet enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Kontaktperson vid bedömningsförfarandet är överinspektör Tuomas Autere (Lagen om närings- trafik- och miljöcentralerna 3 §, 1 mom. 10 punkten samt förordningen om närings- trafik- och miljöcentralerna 2 § 1 mom. 3 punkten och 3 § 1 mom. 1 punkten).

Avgift för den projektansvarige 4800 €. Avgiftsgrunderna i bilaga till utlåtandet.

Projektbakgrund och projektbeskrivning

Trafikverket och Helsingfors stads stadsplaneringskontor utarbetar en utredningsplan och miljökonsekvensbedömning (MKB) för Pisara-banan. I nuläget ryms nästan inga extra tågförbindelser mellan Böle och huvudjärnvägsstationen i rusningstid och systemet är känsligt för störningar. Pisara-banan är en banslinga under Helsingfors centrum som gör tvärtrafik möjlig, vilket ökar tågtrafikens kapacitet och funktionssäkerhet.

Trafiken på stadsbanorna i Esbo och Kervo samt på Ringbanan flyttar till Pisara-banan, vilket gör att huvudjärnvägsstationen kan utvecklas för tätorts- och fjärrtrafikens behov. De nya stationerna på Pisara-banan för resenärerna närmare sina resmål i stadskärnan, vilket minskar behovet av omstigning. Utvecklingen av markanvändningen i regionen förutsätter att kollektivtrafiksystemet, även spårtrafiksystemet, utvecklas så att den växande trafiken löper smidigt, kollektivtrafiken betjänar ett större område, spårtrafiksystemets funktionssäkerhet förbättras och trafiken orsakar så små olägenheter som möjligt.

Om man beslutar att förverkliga projektet genast efter det att utredningsplaneringen och MKB blivit färdiga och finansieringen är ordnad, kan banan vara i användning om ca tio år. Banan kan även byggas stegvis.

Projektet och dess alternativ

Alternativ 0+: En del av stads- och tätortstågen kör inte till Helsingfors järnvägsstation utan stannar i Böle, där det byggs en terminal för närtågtrafiken.

Alternativ 1: Ovanjordiskt alternativ för Pisara-banan i Böle. Tunnelavsnittet börjar söder om Böle station i närheten av Djurgården och Alpparken. Tunnelstationerna, som är tre till antalet, finns i Tölö, Helsingfors centrum och Hagnäs. Alternativet omfattar två tilläggsspår öster om järnvägen mellan Böle och Tivolivägen.

Alternativ 2: Tunnelalternativ för Pisara-banan i Böle. Pisara-banans östra spår leds genom en tunnel under Böle station och ansluts till huvudbanans stadsspår norr om Skogsbackavägen. Tunnelstationerna, som är fyra till antalet, finns i Tölö, Helsingfors centrum, Hagnäs och Böle.

Alternativ 3: Tunnelalternativ för Pisara-banan i Böle. Pisara-banans östra spår leds genom en tunnel under Böle station och ansluts till huvudbanans stadsspår norr om Skogsbackavägen. Tunnelstationerna, som är fem till antalet, finns i Tölö, Helsingfors centrum, Hagnäs, Alphyddan och Böle.

Behovet av MKB - förfarande

Nylands miljöcentral fattade beslut om behovet av MKB-förfarande 25.9.2009 (Dnr UUS-2009-R-17-531).

Andra projekt och planer som anknyter till ärendet

I utredningsplanen beaktas bl.a. planeringen av markanvändningen och trafiken i verkstadsområdet i Mellersta Böle och Vallgård, reserveringen för metrotunneln i Tölö och stationerna i Tölö och Böle samt underjordiska projekt i Helsingfors.

I utredningen om markanvändningen och spårnätverket (MARA/HLJ 2011, HSL) ingår Flygbanan i kompletteringsfasen efter Pisara-banan, vilken för sin del kommer att öka spårtrafikkapaciteten.

I strukturmodellerna 2035 i landskapsplanen för Nyland och Östra Nyland ingår i Fingermodellens underalternativ en järnvägstunnel mellan Helsingfors och Tallinn, som skulle styra trafiken från Tallinn direkt till Flygbanan.

2. TILLKÄNNAGIVANDE OCH SAMRÅD OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET

Anhängiggörandet av bedömningsprogrammet har tillkännagetts 3.5.2010 i Helsingin Sanomat och Hufvudstadsbladet.

Bedömningsprogrammet fanns kungjort på anslagstavlan i Helsingfors stads stadsplaneringskontor under tiden 3.5.-2.7.2010. Dessutom har kungörelsen funnits på Nylands ELY-centrals webbplats.

Bedömningsprogrammet fanns framlagt 3.5.-2.7.2010 i Helsingfors stads stadsplaneringskontor samt i info- och utställningslokalen Plattformen. Dessutom har man kunnat läsa bedömningsprogrammet på Tölö, Böle och Berghälls bibliotek samt på Trafikverkets webbplats.

Bedömningsprogrammet presenterades för allmänheten 24.5.2010 i Helsingfors stadsplaneringskontors auditorium. Företrädare för kontaktmyndigheten, Trafikverket, Helsingfors stad och planeringskonsulten var på plats.

3. SAMMANDRAG AV INLÄMNADE UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER

Nylands ELY-central har begärt utlåtanden om bedömningsprogrammet av Helsingfors stad, Södra Karelen, Tavastlands, Östra Nylands, Kymmenedalens, Päijänne-Tavastlands, Nylands och Egentliga Finlands landskapsförbund, samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM), VR Aktiebolag, Helsingfors stadsmuseum (Mellersta Nylands landskapsmuseum) och Museiverket.

Det kom tio utlåtanden och fem åsikter om bedömningsprogrammet.

Utlåtanden

Helsingfors stadsstyrelse konstaterar att Pisara-banan är ett viktigt trafikprojekt i ett riksomfattande perspektiv och att kostnaderna för projektet vilar på statens ansvar. MKB-programmet utgör en god grund för utredningen av banans miljökonsekvenser.

Placeringen och behovet av ovanjordiska förbindelser måste utredas så noggrant att nödvändiga reserveringar kan göras i samband med detaljplanläggningen av andra projekt. Åtgärder för att lindra olägenheter-

na under byggnadstiden bör undersökas med samma noggrannhet som utredningsplanen. Social- och hälsovårdsexperter bör delta i MKB-förfarandet och utredningsplaneringen. Vid bedömningen måste man ta hänsyn till den belastning som riktas mot energiförsörjningens tunnlar. Elstationerna måste läggas till förteckningen över objekt som är känsliga för vibrationer. De samhälls- och fastighetsekonomiska konsekvenserna bör bedömas noggrannare åtminstone när det gäller Mellersta Böles tornområde och Böle järnvägsstation. Konsekvenserna av den ordning i vilken tornen och banan förverkligas bör beaktas. Arbetstunnlarnas konsekvenser för planeringen av markanvändningen bör utredas. Bedömningen bör utökas med konsekvenserna av stombullret och vibrationerna under användningstiden för de höga byggnaderna i Mellersta Böle.

Konsekvenserna av ett eventuellt stegvis förverkligande bör beskrivas i konsekvensbeskrivningen. I konsekvensbeskrivningen bör konsekvenserna under byggnadsfasen och konsekvenserna under själva användningen särskiljas. Sammantagna konsekvenser av underjordiska projekt som förverkligas samtidigt bör bedömas för att det ska vara möjligt att vidta åtgärder som minskar olägenheterna. När miljökonsekvenserna bedöms bör även projektets konsekvenser för markanvändningen bedömas. Stadsstyrelsen föreslår att man när Pisara-banans MKB-beskrivning utarbetas och utredningarna görs tidtabellsmässig prioriterar Böle-området, vilket skulle göra att man redan i slutet av 2010 känner till konsekvenserna med tanke på den allmänna strukturella planen för Mellersta Böle.

Södra Karelens förbund har inte gett något utlåtande.

Tavastlands förbund konstaterar att stockningar i trafiknätverket i huvudstadsregionen och i delar av Nyland påverkar och avspeglas i hela södra Finland och även längre bort. Tavastlands förbund anser att sådana åtgärder som kan förbättra huvudbanans kapacitet är viktiga och brådskande. Pisara-banprojektet är nödvändigt med tanke på kapaciteten. Förbundet anser att det är viktigt att Trafikverket börjar planera en strategi som omfattar alla trafikformer och hela det nationella trafiksystemet som underlag för enskilda projektbeslut.

Östra Nylands förbund har inte gett något utlåtande.

Kymmenedalens förbund har inte något att anmärka på bedömningsprogrammet.

Päijänne-Tavastlands förbund konstaterar att Pisara-projektet har konsekvenser för ett mer omfattande område än endast huvudstadsregionen, eftersom en ökning av bankapaciteten förbättrar möjligheterna att utnyttja de centrum som redan finns längs järnvägskorridorerna som tillväxtområden. Projektets konsekvenser för regionstrukturens utveckling borde kontrolleras i huvudbanans och genbanans stationstrakter inom huvudstadsregionens pendlingsområde.

Nylands förbund konstaterar att Pisara-banan märkts ut som en alternativ eller riktgivande trafikled i den gällande landskapsplanen för Nyland. Sträckningen kan vid behov preciseras i samband med den pågå-

ende revideringen av landskapsplanen. Förbundet anser att det är viktigt att främja planeringen av banan.

Egentliga Finlands förbund konstaterar att Pisara-banprojektet har avsevärda positiva konsekvenser för fjärrtågstrafiken mellan Helsingfors och övriga landet. Förbundet anser att planeringen och förverkligandet av Pisara-projektet är mycket viktigt. Projektet främjar för sin del genbanan Esbo-Salo, vars planering bör avancera oberoende av Pisara-projektets tidtabell.

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) konstaterar att de riksomfattande målen för områdesanvändningen och dämpningen av klimatförändringen förutsätter en ökning av spårtrafiken inom den växande Helsingforsregionen samt en stark tillväxt i markanvändningen inom spårtrafikens verkningsområde. HRT föreslår att man i alternativ 0+ undersöker även möjligheterna att förbättra kapaciteten på huvudjärnvägsstationen och bansträckan därifrån till Böle med hjälp av tågkontroll, optimering av bangården och ändringar i tåggrupperna. I MARAs fyrfasiga plan hör Pisara-banan till andra fasens (kompletteringsfas 2015-2040) åtgärder. Pisara-banan skulle förbättra de hela övriga spårsystemets funktionsduglighet och den bör vara färdig innan Flygbanan norrut förverkligas. I bedömningen är det viktigt att identifiera bl.a. projektets konsekvenser på riksomfattande, regional och lokal nivå samt konsekvenserna för resekedjorna och deras smidighet. HRT anser att MKB-programmet tillräckligt väl illustrerar hur miljökonsekvenserna kommer att bedömas. De bedömningsmetoder som beskrivits är ändamålsenliga och det finns tillräckligt många alternativ att jämföra.

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) konstaterar att det är viktigt att öka bantrafikens kapacitet och funktionsduglighet. Klimatkonsekvenserna borde bedömas mera ingående med tanke på vilka resultat som kan nås när det gäller att minska utsläppen med hjälp av olika alternativ. Vid bedömningen bör man beakta hur omständigheterna förändras till följd av klimatförändringen samt vilka konsekvenser och risker dessa innebär för byggande under jord. Bedömningen av konsekvenserna för luftkvaliteten har enligt HRM inte beskrivits tillräckligt väl. Den trafikmodell och de utgångsuppgifter som används borde beskrivas mera ingående. Konsekvenserna för samhällsstrukturen borde lyftas fram tydligare.

VR Aktiebolag har inte gett något utlåtande.

Helsingfors stadsmuseum (Mellersta Nylands landskapsmuseum) konstaterar att tunnelns öppningar är mycket svåra planeringsobjekt på kulturhistoriskt och landskapsmässigt värdefulla områden (Djurgårdens idrottsplan, Alpparken). Öppningen i Kottby skulle ha mindre konsekvenser för stadsbilden, men det är möjligt att öppningen hotar fornlämningar. Med tanke på kulturmiljön och stadsbilden är alternativ 2 och 3 lättare att lösa än öppningen i Alpparken enligt alternativ 1. Landskapsmuseet föreslår att ett alternativ som skulle innebära att tunneln även i väst fortsätter längre norrut undersöks. När planerna preciseras bedömer landskapsmuseet eventuella behov av dokumentering och undersökningar, vilket bör framgå av konsekvensbeskrivningen.

Museiverket konstaterar att bedömningsprogrammet är utarbetat på behörigt sätt. I bedömningsprogrammet presenteras de objekt som finns i registret över fornlämningar. Alternativ 2 och 3 kan ha konsekvenser för befästningsverken i Kottby. När planeringen fortskrider bör mera ingående utredningar om konsekvenserna göras. För den byggda kulturmiljöns del är det skäl att presentera alla skyddsobjekt på kartan för att underlätta granskningen. Utredningarna har inte ännu katalogiserats på ett heltäckande i bedömningsprogrammet. Tunnelns öppningar förändrar sin omgivning på ett stort område. På grund av detta måste man noggrant undersöka placeringen av öppningarna. Det är viktigt att undersöka om båda öppningarna kan placeras norr om Böle station. Det är bra att förhandla med museimyndigheterna för att hitta en optimal lösning med tanke på kulturmiljöerna.

Åsikter

I åsikt Å1 konstateras att Pisara-banans sträckning på Helsingforsud-den inte gör det möjligt att förverkliga ett enhetligt nät för tung spårtrafik med goda omstigningsmöjligheter. Arrangemangen på Böle station har inte planerats tillräckligt bra med tanke på framtida behov (beredskap för Flygbanan) och ett stort antal omstigningspassagerare. I åsikten presenteras ändringsförslag gällande Pisara-banans sträckning samt plattformssarrangemangen för Pisara i Böle.

I åsikt Å2 (Nylands miljövårdsdistrikt) konstateras att naturutredningarna bör utföras vid rätt tidpunkt under sommaren. Nollalternativet bör utgöra referensalternativ och jämförelsen bör utökas med 0++, som innebär att bangårdens kapacitet kan lättas upp på ett förmånligare och miljövänligare sätt (t.ex. förbättring av metro- eller spårvagnsnätverket) än genom Pisara-länken. Placeringen av tågparkeringen bör undersökas. Underhålls-, belysnings- och övriga kostnader för Pisara måste beaktas i jämförelsen av för- och nackdelar. I bedömningen måste man beakta det buller och den känsla av otrygghet som nya stationer eventuellt för med sig. I samband med de frågor som utreds måste man även beakta bl.a. konsekvenserna av förändringar i grundvattenytan för grönområden och byggnader.

I åsikt Å3 (Alppila Seura ry) konstateras, att förbundet stöder alternativ 3 för Pisara-banprojektet och är emot alternativ 1. En ny kollektivtrafikstation i Alphyddan är önskvärd. Föreningen förhåller sig reservat till alternativ 2. Man måste beakta parkeringsarrangemangen för en ny trafikknutpunkt. Vid bedömningen av konsekvenserna och utvecklingen av projektet är det viktigt att kommunicera med områdets invånare och deras föreningar.

I åsikt Å4 (Suomen Liikenneliitto SuLi ry) konstateras att de omständigheter som granskas bör utökas med Flygbanan eller alternativet tilläggsspår till huvudbanan. Utöver detta ska man ta hänsyn till hur de trafiksystemlösningar som gäller Pisara-banan påverkar förverkligandet av Tallinn-tunneln. De alternativ som presenteras i MKB-programmet är för snäva. I åsikten har ett förslag till nya alternativ som bör undersökas presenterats. Avgränsningen av influensområdet enligt kartbild 6.1 lämpar sig för bedömning av de omedelbara utsläpps- och landskapskonsekvenserna, men konsekvenserna för trafiken måste definieras så att de klart omfattar hela verksamhetsområdet för fjärrtrafiken. Influensom-

rådet bör även omfatta de trafikplatser för lokaltrafiken där ett förverkligande av Pisara kräver spårarrangemang eller ökad tågtrafik. Energiförbrukningen måste beaktas i kalkylerna, liksom produktionssättet.

I åsikt Å5 (Finska Spårtrafikspassagerare rf) konstateras, att programmet inte presenterar hur en större kapacitet kan åstadkommas via alternativa metoder. Bangårdens känslighet för störningar och väderförhållandena försvinner inte genom att Pisara byggs. I åsikten presenteras nya alternativ, bl.a. en bana ovan jord i två våningar för förbindelsen Böle-Helsingfors har lyfts fram, likaså en tunnel för samma förbindelse samt en utveckling av U-metron och spårtrafiken. En brist hos MKB-programmet är avsaknaden av verkliga alternativ. I åsikten har förts fram de synpunkter på Flygbanan och tunneln till Tallin samt influensområdet som presenterats i Å4.

4. KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

Bedömningsprogrammet uppfyller vad struktureringen beträffar de krav på innehåll som nämns i 9 § i MKB-förordningen. Bedömningsprogrammet har behandlats på det sätt som MKB-lagstiftningen kräver. När utredningar görs och konsekvensbeskrivningen utarbetas bör uppmärksamhet dock fästas vid följande omständigheter.

Projektbeskrivning

Projektbeskrivningen, ändamålet med projektet och dess läge samt den projektansvarige presenteras klart i bedömningsprogrammet. Uppgifterna om projektet presenteras tillräckligt detaljerat.

Behandlingen av alternativen

De alternativ som presenteras i bedömningsprogrammet är tillräckliga och uppfyller minimikraven i MKB-lagstiftningen. Konsekvenserna av ett eventuellt stegvis förverkligande bör beskrivas i konsekvensbeskrivningen. I konsekvensbeskrivningen bör det göras skillnad mellan konsekvenserna under byggnadstiden och användningstiden. När miljökonsekvenserna bedöms bör man också bedöma projektets konsekvenser för markanvändningen med hänsyn till planeringsnivåns noggrannhet.

Utredning av konsekvenserna och bedömning av betydelsen

Konsekvenser för marken och berggrunden samt grund- och ytvattnet

Projektet planeras i en omgivning som redan har bebyggts åtminstone en gång. Tidigare byggande har lett till att grundvattenytan sjunkit, vilket har lett till att träpålningarna under grunderna har ruttnat samt till problem med byggnader och kommunalteknik som sätter sig. Inom Helsingfors stad har det gjorts omfattande undersökningar av marken och berggrunden i samband med tidigare projekt och de huvudsakliga problemområdena har identifierats väl i bedömningsprogrammet. Ytterligare utredningar om markens och berggrundens struktur samt om grundvattenförhållandena är dock nödvändiga för att bygga en säker bana med små miljökonsekvenser, vilket också har konstaterats på de möten där projektet presenterats. Nylands ELY-central anser att utredningarna

borde inplaceras så att resultaten av dem är tillgängliga redan i konsekvensbeskrivningsfasen.

Konsekvenserna under den tid banan byggs och används bör bedömas objektspecifikt när det gäller arbetstunnlarna och de vertikala schakten, eftersom verksamheten kring dessa objekt påverkar miljön kanske mest. I detta sammanhang bör även miljökonsekvenserna av jordtippsområdena och behandlingsområdena för överskottsmassor presenteras, eftersom de utgör en väsentlig del av tunnelbyggnadsprojektet.

Konsekvenserna för avloppssystemens funktionsduglighet och vattenkvaliteten av det arbetsplats- och läckvatten som avleds från tunnarna bör bedömas. Bedömningen av konsekvenserna för växtligheten och den övriga naturen av sänkt grundvattennivå bör preciseras i beskrivningsfasen, eftersom en sänkning av ytan kan inverka avsevärt på vattenbalansen i bergsområdena och deras växtlighet. Det bör satsas på åtgärder som förebygger en sänkning av grundvattennivån.

I programmet har föreslagits att projektets konsekvenser för grundvattenkvaliteten inte bedöms. ELY-centralen anser att konsekvenserna för grundvattenkvaliteten bör bedömas åtminstone på förorenade områden eftersom de injektionsämnen som används för byggandet och som höjer pH-värdet kan inverka på hur föroreningarna uppträder och transporteras.

Konsekvenser för naturförhållandena

Information om områdets natur finns i Helsingfors naturdatabas. I konsekvensbeskrivningen bör beskrivningen av nuläget beträffande naturen dock preciseras genom terrängbesök och värdefulla naturobjekt bör märkas ut på kartan.

De olika projekialternativens konsekvenser för naturobjekt, t.ex. för Djurgården-Åshöjdens och Tokostrandens värdefulla fågelobjekt bör bedömas.

Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön

När planeringen framskrider bör det göras närmare utredningar för bedömningen av konsekvenserna av ovanjordiska strukturer. När det gäller den byggda kulturmiljön är det skäl att presentera alla skyddsobjekt på kartan för att underlätta granskningen.

Medan konsekvensbeskrivningen utarbetas är det bra att förhandla med museimyndigheterna för att hitta optimala lösningar med tanke på kulturmiljöerna.

Det bör göras upp modeller över tunnelöppningarna med hänsyn till planeringsnivåns noggrannhet.

Buller- och vibrationskonsekvenser

Bedömningsprogrammets beskrivning av hur bullret och vibrationerna har beaktats är heltäckande. Listan över vibrationskänsliga objekt bör dock kompletteras (bl.a. Ateneum).

Trafikkonsekvenser

Pisara-banan är ett mycket centralt projekt som innebär möjligheter att utveckla trafiksystemet och markanvändningen på ett omfattande område. Sålunda möjliggör det en stor mängd andra projekt på trafiksystemsnivå, vilka i sinom tid konkretiseras klarare som trafik- och miljökonsekvenser. I samband med det lagstadgade MKB-förfarandet är det ändå inte ändamålsenligt att gå djupare in på de sammantagna konsekvenserna av olika projekt, utan detta bör vara en separat, fortlöpande process. Det sammandrag som nämns i programmet är tillräckligt.

Den trafikmodell och de utgångsuppgifter som används bör beskrivas i konsekvensbeskrivningen.

Konsekvenser för samhällsstrukturen och markanvändningen

Projekt har även andra konsekvenser än trafikkonsekvenser utanför det omedelbara influensområdet. I konsekvensbeskrivningen bör planeringsnivåns noggrannhet beskrivas med hänsyn till Pisara-banans direkta konsekvenser för samhällsstrukturen. Influensområdet måste utsträckas även till de trafikplatser för lokaltrafiken där ett förverkligande av Pisara eventuellt förutsätter spårarrangemang.

Planläggningssituationen bör uppdateras i konsekvensbeskrivningen (bl.a. delgeneralplanen för Mellersta Böle, strukturmodellerna 2035 för Nyland och Östra Nyland).

Konsekvenser för människors hälsa och levnadsförhållanden

Nuläget och de bedömningsmetoder som kommer att användas beskrivs tillräckligt ingående i bedömningsprogrammet.

Samverkan med andra projekt och annan verksamhet

Pisara-banans anslutning till Flygbanan bör beskrivas i konsekvensbeskrivningen och konsekvenserna bör beskrivas åtminstone på allmän nivå. De sammantagna konsekvenserna med underjordiska projekt som genomförs samtidigt bör dryftas för att möjliggöra åtgärder som minskar olägenheterna.

Deltagande och rapportering

Medan bedömningsprogrammet var framlagt ordnades 24.5.2010 en presentation i Helsingfors stadsplaneringskontors auditorium, där ca 17 personer utöver företrädarna för den projektansvarige, konsulten och kontaktmyndigheten var närvarande. Konsulten gjorde upp en särskild promemoria över mötet.

Den projektansvarige och konsulten presenterade 2.6.2010 MKB-programmet i Nylands ELY-central för dem som skulle bereda utlåtandet. Konsulten gjorde upp en särskild promemoria över mötet.

Det material som hänför sig till bedömningen har funnits till påseende även på webben. Samrådsarrangemangen i anslutning till projektet har skötts på behörigt sätt. Bedömningsprogrammet är konsekvent. Projektet har fått omfattande publicitet i medierna.

5. FRAMLÄGGANDE AV UTLÅTANDET

Vi delger remissinstanserna och dem som framfört åsikter kontaktmyndighetens utlåtande. Utlåtandet finns på webben på adressen www.ely-

keskus.fi > ELY-centralerna > Nyland > Miljövård > Miljökonsekvensbedömning MKB och SMB.

Vi skickar kopior på de utlåtanden och åsikter som vi fått om bedömningsprogrammet till den projektansvarige. Handlingarna i original förvaras i Nylands ELY-central.

I utarbetandet av utlåtandet har deltagit överinspektörerna Hannu Airola, Brita Dahlqvist-Solin, Leena Eerola, Heli Herkamaa och Heidi Åkerla samt trafiksystemexperten Pekka Rätty. Vid Nylands ELY-centrals ansvarsområde för miljö och naturresurser sköts ärendet av överinspektör Tuomas Autere, tfn 040 503 6172.

Direktör

Marketta Virta

Överinspektör

Tuomas Autere

BILAGOR

Avgiftsgrunder och sökande av ändring

SÄNDLISTA

Finlands miljöcentral (utlåtande + 2 bedömningsprogram)
Remissinstanserna
Anmärkarna