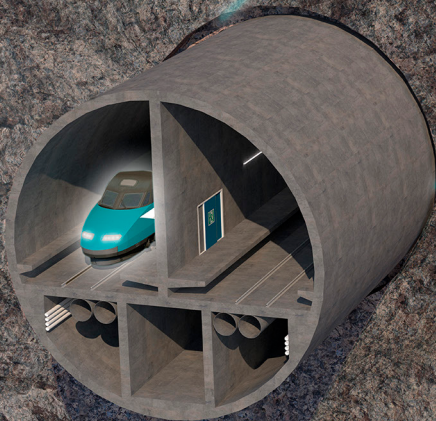


FINEST BAY AREA DEVELOPMENT OY

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Finest Bay Area - Rautatietunneli Suomen ja Viron välillä

Maaailman pisin rautatietunnelihanke
yksityisellä rahoituksella



Finest Bay Area - Rautatietunneli Suomen ja Viron välillä

Hankkeen tavoitteena on rakentaa Suomen ja Viron välille sekä henkilö- että rahtiliikennettä palveleva merenalainen rautatietunneli, jonka myötä maiden välinen matkustusaika lyhenee merkittävästi. Tavoitteellinen matkustusaika Helsinki-Vantaan lentoasemalta Viroon Ülemisten lentoasemalle on noin 20 minuuttia.

Suunniteltu rautatietunneli muodostaa pääkaupunkiseudusta ja Tallinnasta yhteisen metropolialueen. Tunneli tulee yhdistämään Aasian ja Euroopan yhdeksi talouselämän, matkailun ja liikenteen hermokeskukseksi, sillä tunnelihankkeen myötä avautuu mahdollisuus matkustaa junalla Helsinki-Vantaan lentokentältä suoraan myös Tallinnaan. Viron puolella mahdollinen liityntä Rail Balticaan puolestaan kytkee alueen entistä tiiviimmin Keski-Eurooppaan.

Faktaa hankkeesta



- Tunnelin pituus on noin 100 km.
- Hankkeen kokonaiskustannuksiksi arvioidaan 15 miljardia euroa.
- Hanke on yksityisrahoitteinen. Hankeyhtiön määräysvalta säilyy Suomessa, mutta hankkeen rahoitus tulee kansainvälisiltä sijoittajilta eri puolilta maailmaa. Rahoituksesta 30 % on omaa pääomaa ja 70 % on velkarahoitusta.
- Yhdensuuntaisen lipun hinta on tällä hetkellä 50 euroa, meno-paluulipun hinta 100 euroa ja vuosilipun tuhat euroa. Lippuja voi ostaa verkkokaupasta: <https://shop.finestbayarea.online/>.
- Hankkeessa suunnitellaan keinosarta, joka isommassa vaihtoehdossa mahdollistaisi kiinteistökehityksen saarella.

Koska sähköllä kulkeva juna on lauttaliikenteeseen verrattuna ympäristöystävällisempi ratkaisu, rautatieyhteyden rakentamisella on myönteisiä vaikutuksia ilmastoon. Vaikutukset tullaan selvittämään tarkemmin YVA-menettelyn aikana.

TAUSTAA

Suomen ja Viron välisen kulkuyhteyden vaihtoehtoja on selvitetty jo 1800-luvun lopulta alkaen. 2000-luvulla Suomen ja Viron välisen merenalaisen tunnelin rakentamisedellytyksiä tutkittiin Uudenmaan liiton, Harjun lääninhallituksen, Helsingin ja Tallinnan kaupunkien sekä Viron liikenneministeriön ja Suomen Liikenneviraston yhteisessä FinEst Link -aluekehityshankkeessa. Hankkeen esiselvitysraportti julkaistiin helmikuussa 2018, minkä jälkeen liikenne- ja viestintä-ministeriö perusti työryhmän arvioimaan tunneliin liittyvien jatkotutkimusten tarvetta ja vaikutuksia.

Työryhmä tiedotti toukokuussa 2018, että hankkeen toteutuminen edellyttää yksityisen sektorin osallistumista. Syksyllä 2017 yksityinen hankekehittäjä, Finest Bay Area Development Oy alkoi suunnitella vaihtoehtoista konseptia tunnelille. Keväällä 2018 päätettiin aloittaa hankkeen esisuunnittelu sekä ympäristövaikutusten arviointimenettely, jossa arvioidaan sekä FinEst Link -konseptin että Finest Bay Area -konseptin ympäristövaikutukset.

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Merenalainen rautatietunneli mahdollistaa junaliikenteen Suomen ja Viron välillä. Finest Bay Area -tunnelihankkeella on kansainvälinen ulottuvuus, joten hankkeessa tulee sovellettavaksi kahden kansainvälisen sopimuksen velvoitteet:

- Espoon sopimus, eli sopimus valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arvioinnista
- Suomen ja Viron kahdensivlinen sopimus valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arvioinnista.

Ympäristövaikutusten arvioinnin tarve perustuu Suomessa lakiin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä. Arviointimenettely koostuu kahdesta vaiheesta:

- 1) ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta ja
- 2) ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus laaditaan arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon pohjalta.

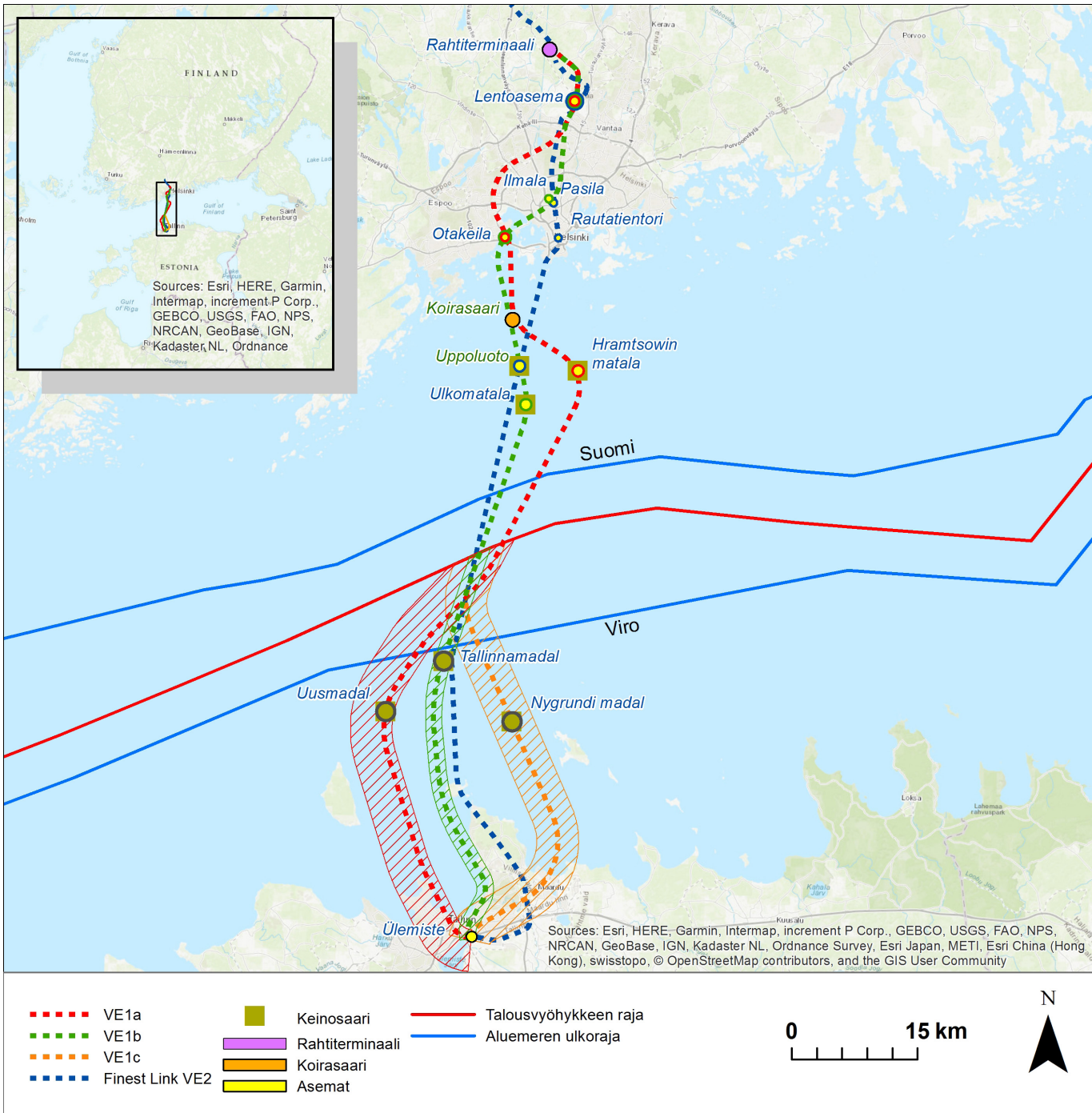
YVA-menettelyn tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja arvioinnin yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa. Samalla tavoitteena on lisätä kansalaisten ja muiden sidosryhmien tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. Hankkeen ympäristövaikutukset on selvitettävä lain mukaisessa arviointimenettelyssä hankesuunnittelun mahdollisimman varhaisessa vaiheessa vaihtoehtojen ollessa vielä avoimia. YVA-menettelyssä ei tehdä hanketta koskevia päätöksiä, vaan sen tavoitteena on tuottaa tietoa päätöksenteon perustaksi.

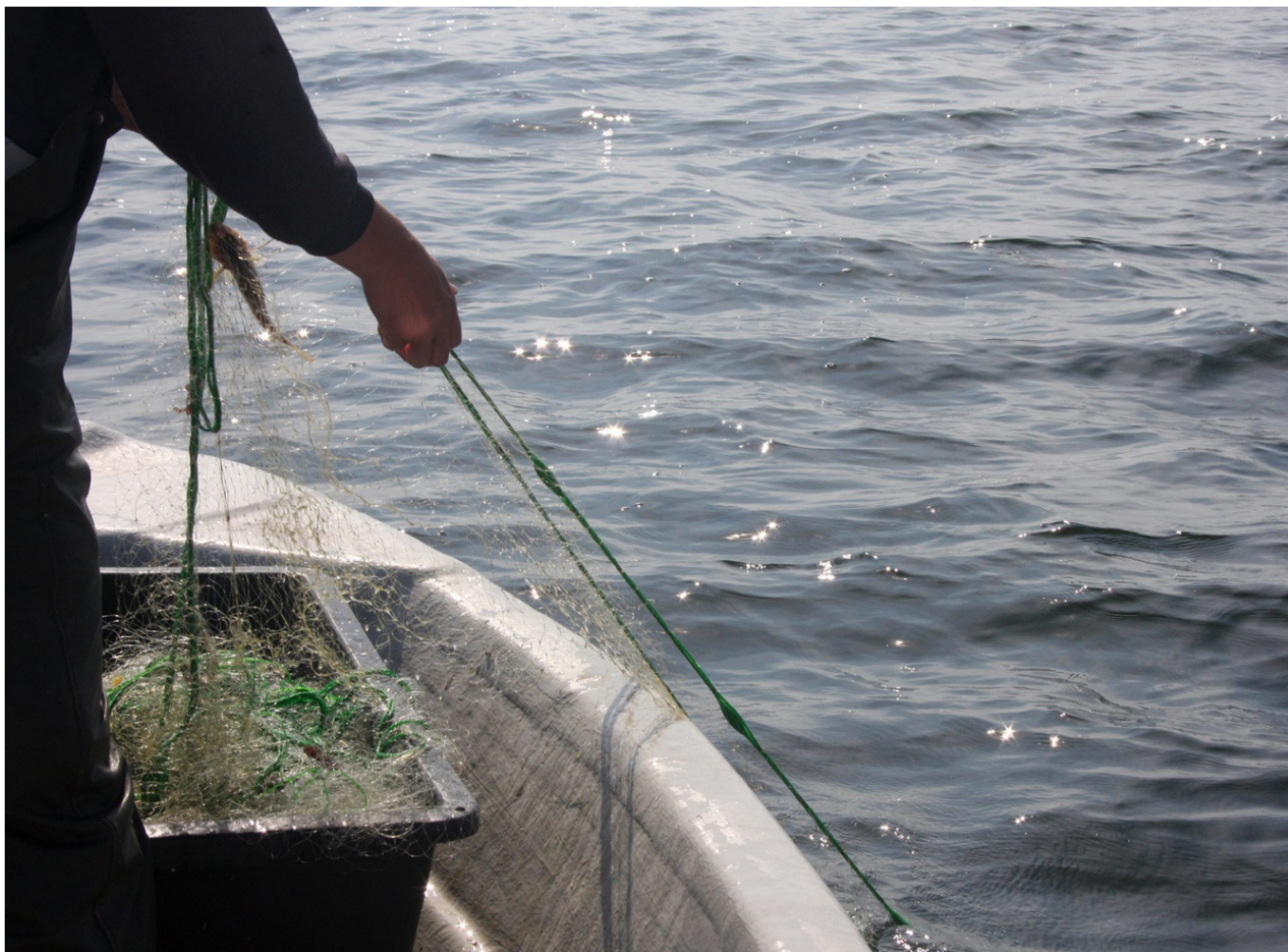
Hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelman laatiminen aloitettiin toukokuussa 2018 ja varsinainen ympäristövaikutusten arviointi tehdään vuoden 2019 aikana. Tavoitteena on saada YVA-menettely päätökseen vuoden 2020 alussa. Ympäristövaikutusten arvioinnin lisäksi hanke edellyttää erillisiä kaavamenettelyjä sekä erilaisia lupia.

YVA-menettelyssä tarkastellaan kolmea erilaista reittivaihtoehtoa Suomen puolella ja vastaavasti Viron kansallisessa YVA-menettelyssä tarkastellaan neljää erilaista reittivaihtoehtoa. Kaikkiin Suomen YVA-menettelyn hankevaihtoehtoihin liittyy rahtiterminaalin rakentaminen Helsinki-Vantaa lentoaseman pohjoispuolelle ja rahtiterminaaliin tuleva rautatieyhteys. Rautatietunnelin pituus on noin 100 kilometriä. Hankevaihtoehtojen lisäksi tarkastellaan nollavaihtoehtoa eli hankkeen toteuttamatta jättämistä. Ympäristövaikutuksia tarkastellaan Suomen YVA-menettelyssä Viron talousvyöhykkeen rajaan saakka.

Kaikilta tarkasteltavilta tunnelireitin asemilta on liityntä joko rautatieverkkoon tai metroon. Hankkeen vaikutukset arvioidaan uuden tunneliyhteyden sisältämiin ja edellyttämiin liikennejärjestelmämuutoksiin, muihin suunniteltuihin liikennejärjestelmämuutoksiin sekä edellisten aiheuttamiin liikenteen kysyntämuutoksiin. Hankkeen vaikutukset liikenteeseen arvioidaan kolmella tasolla: kansainväliset, kansalliset ja seudulliset vaikutukset.

Vaihtoehto VE1a	Rautatietunneli välillä rahtiterminaali – Helsinki-Vantaan lentoasema–Otakeila–Hramtsowin matala; lisäksi Koirasaareen rakennettava huoltoyhteystunneli
Vaihtoehto VE1b	Rautatietunneli välillä rahtiterminaali – Helsinki-Vantaan lentoasema–Ilmala–Otakeila–Ulkomatala; lisäksi Koirasaareen rakennettava huoltoyhteystunneli
Vaihtoehto VE2	Rautatietunneli välillä rahtiterminaali – Helsinki-Vantaan lentoasema–Pasila–Helsingin keskusta (Rautatientorin alue)–Uppoluoto (huoltoyhteys)
Nollavaihtoehto VE0+	Lauttaliikenne jatkuu kuten nykyisin, mutta huomioituna muutosennusteilla laivaväylien ja matkustajamäärien suhteen.





Lähde: Kala- ja vesitutkimus Oy, verkkokalastusta

ARVIOITAVAT VAIKUTUKSET

Hankkeen ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan rautatietunnelin ja sen edellyttämien rakenteiden sekä keinosaaressa aiheuttamia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia ympäristöön. YVA-lain mukaisesti arvioinnissa tarkastellaan hankkeen aiheuttamia ympäristövaikutuksia:

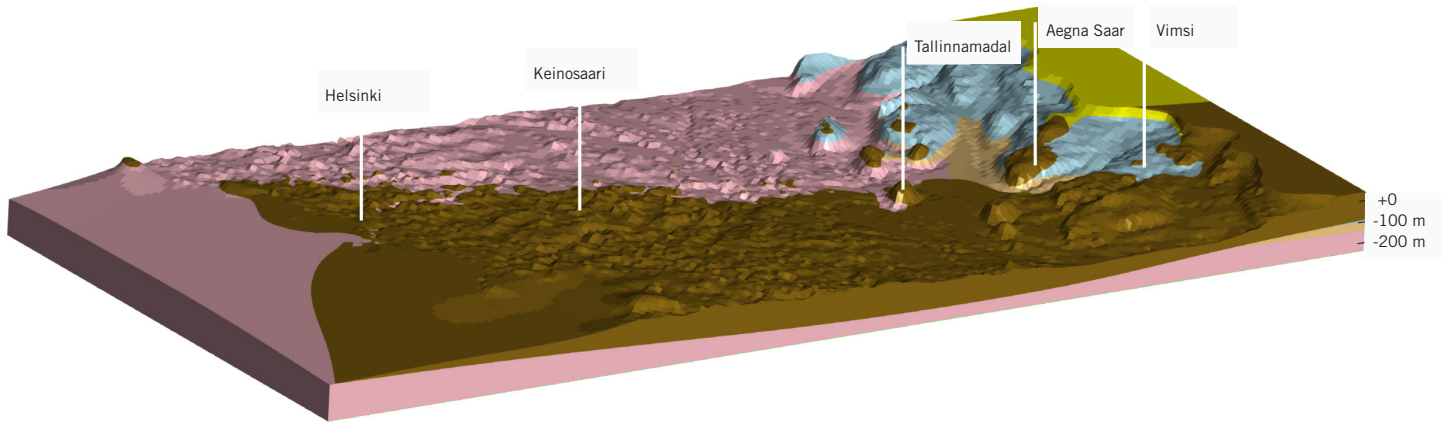
- väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen,
- maahan, maaperään, pinta- ja pohjavesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, kaloihin ja kalastukseen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen,
- yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön,
- luonnonvarojen hyödyntämiseen sekä
- näiden tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa huomioidaan käytön aikaisten vaikutusten lisäksi rakentamistöiden sekä käytöstä poistamisen vaikutukset. Hankkeen mahdollisia yhteisvaikutuksia alueella olevien tai suunniteltujen muiden hankkeiden kanssa arvioidaan.

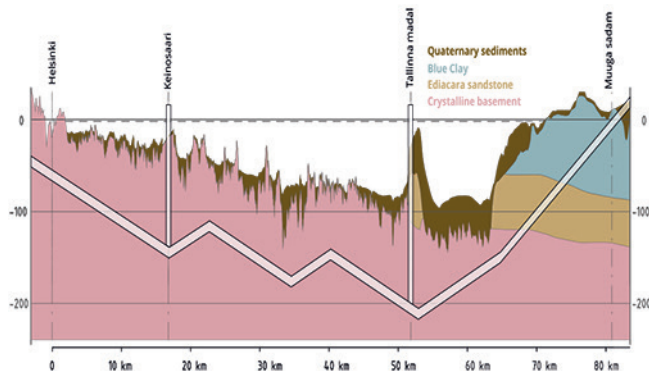
Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan sekä hankealueen sisä- että ulkopuolelle ulottuvien toimintojen ympäristövaikutuksia. Hankealueen ulkopuolelle ulottuvaa toimintaa ovat esimerkiksi rakentamisen aikainen ja toimintaan liittyvä liikenne. Lisäksi arvioidaan hankkeesta ja muista vaikutusalueen toiminnoista mahdollisesti aiheutuvat yhteisvaikutukset ympäristölle. Yhteisvaikutukset kuvataan YVA-selostuksessa.

Arviointityön osana tehdään seuraavat erillisselvitykset tukemaan olemassa olevaa aineistoa:

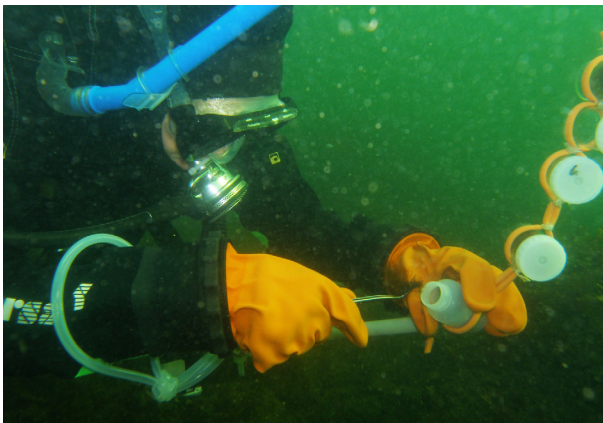
- vedenalaisarkeologiset selvitykset
- vesiluonnon sukelluskartoitukset
- kalasto- ja kalastusselvitykset
- metsästys selvitykset
- pohjan laadun tutkimukset ja luotaukset sekä maalla että merellä
- pohjaeläinselvitykset
- linnustosselvitykset
- historiallisten räjähtämättömien ammusten kartoitukset
- vedenlaatu- ja virtausmallinnukset
- melun mallinnus: huomioidaan sekä maanpäällinen että vedenalainen melu
- havainnekuvat keinosaaressa (lukuun ottamatta yksityiskohtaista kiinteistökarttaa)
- liikenteen kysyntäennuste sekä operatiivinen mallinnus
- aluetaloudsmallinnus sekä sosioekonomisten vaikutusten arviointi.



Lähde: GTK, pohjan korkeusmalli



Lähde: GTK, pituusleikkaus



Kuvaaja: Karoliina Jaatinen, sukeltaja

Lähde: GettyImages

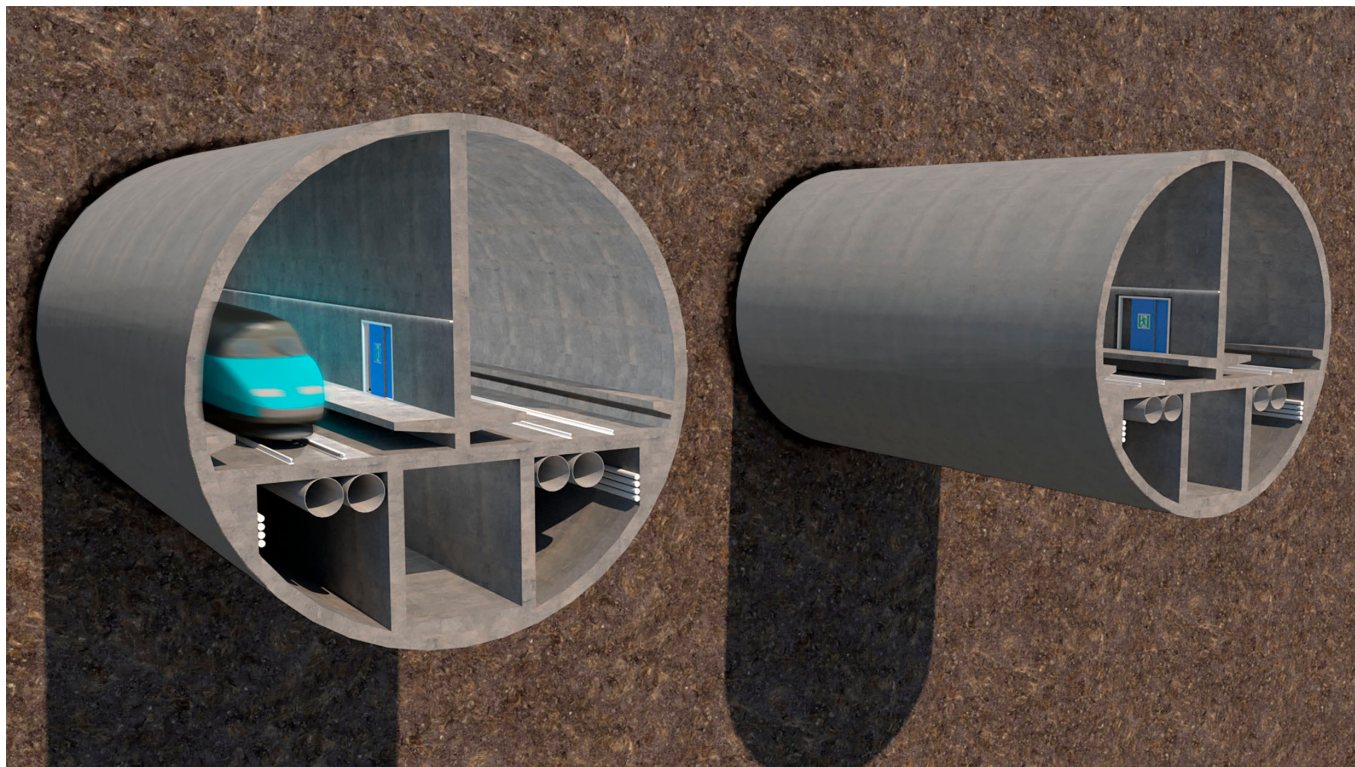
RAJAT YLITTÄVIEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Suomen YVA-menettelyssä arvioidaan hankkeen toiminnoista mahdollisesti aiheutuvat rajat ylittävät vaikutukset Viroon sekä mahdollisiin muihin maihin. YVA-selostus sisältää erillisen luvun rajat ylittävistä vaikutuksista. Arvioinnissa kuvataan todennäköiset, merkittävät rajat ylittävät vaikutukset.

Rajat ylittävät sekä suorat että välilliset kokonaisvaikutukset arvioidaan EU-ohjeistusta hyödyntäen. Kokonaisvaikutusten arvioinneissa hyödynnetään eri arvioitavien osa-alueiden tuloksena saatuja määrällisiä ja laadullisia arviointeja, joiden pohjalta luodaan kokonaiskäsitys hankkeen rajat ylittävistä vaikutuksista.

Rajat ylittävien vaikutusten arvioinnista laadittu yhteenveto sisällytetään kansainvälistä kuulemistä varten laadittavaan tiivistelmään hankkeen ympäristövaikutuksista. Vastaavasti Viron kansallisessa YVA-menettelyssä arvioidaan rajat ylittävät vaikutukset Suomeen ja mahdollisiin muihin maihin.



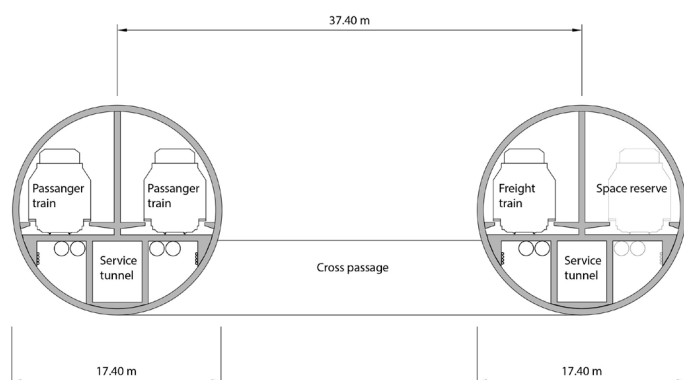


Lähde: A-insinöörit, Finest Bay Area -vaihtoehtojen ratatunnelin asema-profiilien havainnekuva

MAAILMAN PISIMMÄN RAUTATIETUNNELIN RAKENTAMINEN

Kaikkien hankevaihtoehtojen tekninen suunnittelu tarkentuu suunnittelun edetessä ja arvioinnin perusteena olevat tekniset tiedot kuvataan ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa.

Tunnelin rakentaminen kestää kaiken kaikkiaan karkeasti arvioiden 5–9 vuotta. Tunnelin rakentamisen kokonaiskesto riippuu keskeisesti mm. tunneliporauksen vuorokausietenemästä ja tunnelin varustelu- ja poraustöiden limittämismahdollisuudesta. Vuorokausietenemä riippuu puolestaan tunneliporauslaitteistojen kehityksestä. Tunnelia on tarkoitus rakentaa samanaikaisesti useasta eri lähtöpisteestä.



Lähde: A-insinöörit, FinEst Bay -vaihtoehtojen rautatietunnelin poikkileikkaus

FINEST BAY AREA -HANKKEEN TEKNINEN KONSEPTI

Suomen ja Viron välisellä merialueella tunneli kulkee jopa yli 200 metriä kalliopinnan alapuolella ja mantereellakin useiden kymmenien metrien syvyydessä.

Finest Bay Area -vaihtoehtojen (YVAssa VE1a ja VE1b) rautatietunnelit toteutetaan kahtena tunneliputkena, jotka ovat halkaisijaltaan noin 17,4 metriä. Finest Bay Area -vaihtoehtojen asemat toteutetaan sivulaituriratkaisuna, jolloin ratojen välissä oleva seinärakenne jatkuu yhtenäisenä myös asemien läpi.

Asemilta nouseaan joko liukuportaiden tai hissien kautta maanpinnalle. Espoon Otaniemessä nousu voi tapahtua myös läheiselle metroasemalle. Espoon Otaniemeen suunniteltu uusi asema (Otakeila) sijaitsee noin 15–20 metriä Länsimetron Keilaniemen aseman alapuolella. Ilmalaan suunniteltu uusi asema sijaitsee noin 50 metriä nykyisen Ilmalan juna-aseman tason alapuolella.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle suunniteltu uusi asema sijaitsee Kehäradan lentoaseman rautatieaseman alapuolella ja uudelta asemalta nouseaan liukuportilla ja hisseillä lentoasemalle. Lentoaseman kohdalla kaikki reittivaihtoehdot on linjattu samalla tavalla ja liittyminen rahtiterminaalialueeseen on yhtenevä.

Finest Bay Area -vaihtoehtossa raidelevytenä käytetään joko eurooppalaista (1 435 mm), suomalaista (1 524 mm) tai molempia raidelevyksiä. Tunnelijärjestelmässä voi olla:

- yhden raidelevyden raiteita,
- kahden eri raidelevyden raiteita tai
- osa raiteista (tai kaikki) kolmella kiskolla varustettuja, molempien raidelevyden raiteita.

FINEST LINK -HANKKEEN TEKINEN KONSEPTI

YVA:n vaihtoehdossa 2 (VE2) tarkastellaan kolmea tunneliputkea, joista kaksi on raideliikenteelle ja yksi pelastus- ja huoltotarpeita varten. Halkaisijaltaan isommat tunnelit ovat 10 metriä ja pienempi keskelle sijoittuva 8 metriä. FinEst Link -vaihtoehdossa asemille rakennetaan tavarajunia varten ohitusraiteet. Tunnelin huoltotyöt hoidetaan öiseen aikaan. Rahtiliikenteen raide on erotettu henkilöliikenteen raiteesta väliseinällä.

FinEst Link -vaihtoehdossa Helsingin keskustan asemalla linjaus sijaitsee noin 70 metrin syvyydessä ja Pasilan aseman kohdalla noin 60 metrin syvyydessä. Uudet asemat yhdistetään olemassa oleville asemille liukuportain ja/tai hissein.

FinEst Link -vaihtoehdossa tunnelin raiteet rakennetaan eurooppalaisella raideleveydellä. Pasilan ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisellä tunneliosuudella on käytössä molemmat raideleveydet.

Tunnelin pelastusturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota aina suunnittelun alkuvaiheista, rakentamiseen ja käyttövaiheeseen asti. Rautatietunnelin turvallisuusvaatimukset määräytyvät Liikenneviraston, (nykyisin Väylävirasto), turvallisuussääntöjen ja hankeohjeiden sekä EU-lainsäädännön perusteella.

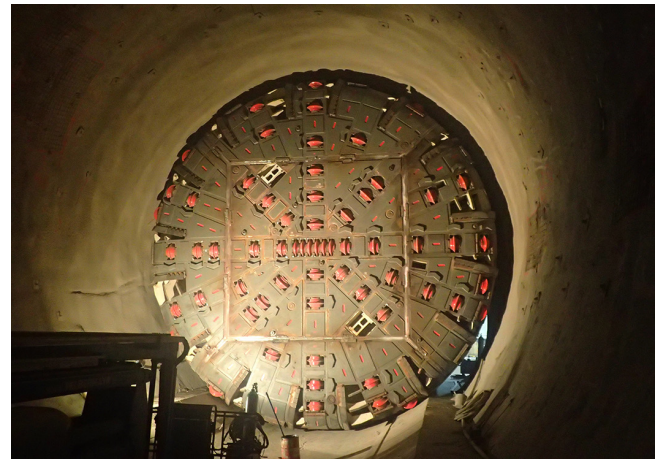
Tavoitenopeus junalle on 300 km/h. Muut suunnittelu-perusteet tarkentuvat hankkeen edetessä.

TBM MENETELMÄ JA PERINTEINEN RÄJÄYTYS-LOUHINTA

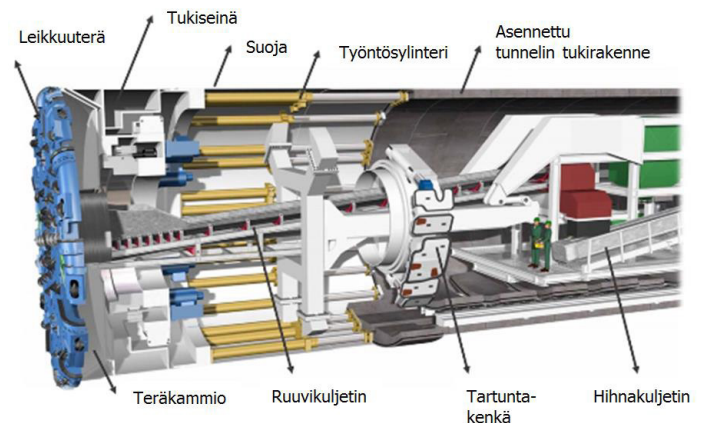
Tunneli rakennetaan sekä perinteisellä poraus-räjäytys-louhintamenetelmällä että TBM-menetelmällä (Tunnel Boring Machine). TBM-tekniikka tarkoittaa täysperäporausta, jolla koko tunneliprofiiliin laajuinen tunneli porataan kerralla valmiiksi. Samalla asennetaan tarvittavat betonielementit tunnelin seinämien vahvistamiseksi ja tiivistämiseksi.

TBM-menetelmässä tunnelia porataan suurilla täysprofiilikoneilla. TBM-porakoneiden leikkauspäät ovat kovametallirullia. Profiiliporaukseen etuosassa olevat kovametalliset terät rikkovat kalliota ja irrottavat tunnelin perästä kivimurskaa, joka ohjataan välppien ja kourujen kautta hihnakuuljettimelle. Satojen tonnin painoinen laitteisto painaa ja pyörittää kymmeniä jyrsinrullia sisältävää leikkauspäätä kalliota vasten, jolloin kallio murenee sepeliksi. Tuloksena on sileä putkimainen tunneli. Ruuvikuljettimien avulla sepeli syötetään hihnakuuljettimille. Hihnakuuljetin syöttää kivimurskan edelleen kuorma-autoihin tai kuljetusvaunuihin poistettavaksi tunnelista.

Täysprofiiliporauksella kiteiseen kovaan kallioperään tehty tunneli on turvallisempi kuin perinteisellä poraus-räjäytysmenetelmällä tehty, koska kalliioon ei synny yhtä paljon räjähdysenergiaa johtuvaa rakoilua ja irtoneisia lohkeita kattoon ja seiniin. Porattujen tunnelien lujittamistarve ja työmaa-aikainen tärinä, meluhaitta ja tuuletustarve ovat huomattavasti louhintamenetelmällä tehtyjä vähäisemmät.



Lähde: A-insinöörit, TBM (Tunnel Boring Machine)



Lähde: modifioitu lähteestä (<http://www.railsystem.net/tunnel-boring-machine-tbm/>), periaatekuva TBM (Tunnel Boring Machine) -täysprofiililaitteiston toiminnasta

ENNEN KUIN PÄÄSTÄÄN PORAAMAAN TUNNELIA, TARVITAAN RUNSAASTI VALMISTELEVIÄ TYÖVAIHEITA, JOITA OVAT MM:

- geologiset tutkimukset (mm. seismiikka, kairaukset)
- tukialueiden suunnittelu ja rakentaminen
- tekosaarten ja kuilujen rakentaminen
- työnaikaisen tuuletuksen suunnittelu
- louheen kuljetusreittien suunnittelu
- työnaikaiset liikennejärjestelyt
- räjähtämättömien ampumatarvikkeiden poistaminen (UXO)
- väliaikaisten työsatamien rakentaminen

HANKKEEN LOGISTIIKKA JA KEINOSAAREN RAKENTAMINEN

Tunnelien rakentamisesta syntyy merkittävä määrä, yhteensä arviolta 70–80 milj. m³ louhetta, josta suurin osa käytetään Suomen puolelle sijoittuvan uuden saaren rakentamiseen. Muita käyttökohteita louheelle ovat Tallinnan edustalle rakennettava, tunnelin huoltotoimintaan keskittyvä saari, hankkeen infrarakenteiden täytöt sekä mahdollisesti hankkeen ulkopuoliset rakennushankkeet. Jatkojalostettuna osa kivi-aineksesta on mahdollista hyödyntää rakennekerroksissa muissa infrarakennushankkeissa.

Mantereen puolella tunneleista syntyvä TBM-kivimurske kuljetetaan hihnakuljettimilla työtunnelien ja kuilujen kautta joko suoraan proomuihin (mikäli työtunnelit sijoitetaan rannan läheisyyteen) tai louheautoihin. Perinteisellä poraus-räjäytys-louhintamenetelmällä syntyvä louhe kuljetetaan louheautoilla ulos tunnelista.

Poikkeustilanteita varten tarvitaan mahdollisesti murskeen tai louheen välivarastointia. Välivarastointitarpeet ja mahdolliset sijoituspaikat tarkentuvat teknisen suunnittelun edetessä ja esitetään arviointiselostuksessa.

Hankevaihtoehtojen VE1a ja VE1b logistiikassa hyödynnetään olemassa olevia työtunneleita jatkamalla mm. metron työtunneleita Espoossa. FinEst Link -vaihtoehdossa hyödynnetään olemassa olevia Helsingin keskusta-alueen ja Pasilan aseman lähiympäristön huoltotunneleita. Työtunnelit louhitaan poraus-räjäytysmenetelmällä, ja yhden työtunnelin louhinta olemassa olevasta työtunnelista kestää noin 4–6 kk, jonka jälkeen saavutetaan rautatietunneli tai asema. Tarvittaessa työtunneleita avarretaan nykyisestään.

Hankevaihtoehtojen VE1a ja VE1b keinosaari sijoittuu Suomen aluevesille noin 15–20 kilometrin rannikosta reittivaihtoehdosta riippuen joko Hramtsowin matalalle tai Ulkomatalalle. Vaihtoehdossa VE2 Uppoluodon alueella olemassa olevaa luoto laajennettaisiin tarvittavilta osin. Keväällä 2018 Finest Bay Area -konseptin (VE1a ja VE1b) esiselvityksen, jossa tarkasteltiin keinosaaren mahdollisia sijaintipaikkoja, tarkoituksena oli minimoida hankkeen luontovaikutukset ja vaikutukset kalastukseen. Keinosaarelle pyrittiin löytämään sijoituspaikka, jolla on mahdollisimman vähän erityisiä luontoarvoja; mukaan lukien kalojen poikastuotantoalueet.

Suomen etelärannikolla ja sen edustan merialueella lajisto ja siten luonnon monimuotoisuus vähenevät selvästi mentäessä yli 10 metrin syvyyteen veteen. Hankkeen vaikutukset esim. sinisimpukkakantaan ovat huomattavasti vähäisemmät sijoitettaessa keinosaari yli 10 metrin syvyyteen veteen kuin sijoitettaessa se alle 10 metrin syvyyteen veteen tai pintaan nousevan luodon alueelle. Sinisimpukka elää hankealueella pääosin alle 10 metrin syvyydessä, ja sitä käyttää ravintonaan merilinnut ja kalat.

Kun keinosaari sijoitetaan meriluonnolle elintärkeän matalikon sijaan syvempään veteen, luodaan riutan tuhoamisen sijaan potentiaalisia uusia keinotekoisia riuttoja ja edistetään ulkomerialueen monimuotoisuutta. Keinotekoiset riutat ovat teknisesti toteutettavissa, ja niistä on erinomaisia kokemuksia mm. Tanskan merialueelta.



Lähde: A-insinöörit, Finest Bay -hanke, juna-aseman havainnekuva

OSALLISTU YVA-MENETTELYYN JA VAIKUTA RATKAISUIHIN

Hankkeen seuraaminen onnistuu parhaiten Finest Bay Area sivulta:

<https://finestbayarea.online/> sekä Facebookissa: Finest Bay Area Tunnel Project

Hankkeen YVA-ohjelman voi ladata:

<https://finestbayarea.online/data>

YVA-yhteysviranomaisen virallisilta YVA-hankesivuilla löydät virallisten mielipiteiden ja lausuntojen jättämiseen tarkoitetun lomakkeen ja ohjeet osallistumisesta:

www.ymparisto.fi/FinestBayAreaTallinnatunneliYVA

Lisäksi tietoa jaetaan Tunnel App -älypuhelinsovelluksella, jonka voit ladata alla olevasta linkistä. Sovelluksen kautta pääset myös osallistumaan hanketta koskevaan asukaskyselyyn, jonka aineistoja hyödynnetään ympäristövaikutusten arvioinnissa.

<https://tunnelapp.finestbayarea.online/>

Seuraa hanketta:

Yhteystiedot

Hankkeesta vastaava

Finest Bay Area Development Oy

Kustaa Valtonen

kustaa@live.com

puh +358 50 415 5300

<https://www.finestbayarea.online/>

YVA-menettelyn yhteysviranomainen Suomessa

Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus

Yhteyshenkilö Leena Eerola

leena.eerola@ely-keskus.fi

puh. +358 295 021 380

www.ely-keskus.fi/uusimaa

Kansainvälisen YVAn vastuuviranomainen Suomessa

Ympäristöministeriö

Yhteyshenkilö: Seija Rantakallio

puh. +358 295 250 246

seija.rantakallio@ym.fi

YVA-konsultti

Pöyry Finland Oy

YVA-projektipäällikkö Karoliina Jaatinen

karoliina.jaatinen@poyry.com

puh. +358 40 660 4407

www.poyry.fi