

Ring II, avsnittet Åbovägen - Tavastehusleden

**Preliminär utredningsplanering och
förfarande vid bedömning av miljökonsekvenser**

Sammandrag av miljökonsekvensbeskrivningen



I miljökonsekvensbedömningen och den preliminära utredningsplanen har man granskat alternativen i anslutning till förlängningen av Ring II och bedömt miljökonsekvenserna. Man har också undersökt möjligheterna att lindra och avvärja de skadliga miljökonsekvenserna.

Beslut om att förlänga Ring II österut från avsnittet mellan Västerleden och Åbovägen som öppnades för trafik hösten 2000, har inte gjorts. Man har tidigare gjort översiktliga planer och utredningar och även efter det har det förekommit olika åsikter om vägens sträckning och behovet av vägen. I samband med miljökonsekvensbedömningen har man behandlat motiveringen för projektet, undersökt det trafikmässiga behovet och rätt ut randvillkoren då det gäller markanvändningen och miljön. Avsikten är att alternativens egenskaper, konsekvenser och skillnader skall komma fram så tydligt att man på basis av de utredningar och bedömningar som har gjorts för miljökonsekvensbeskrivning som nu presenteras, skall kunna välja ett av alternativen för fortsatt planering.

Projektet och målsättningarna

Förfarandet vid bedömning av miljökonsekvenser (MKB) berör den preliminära utredningsplanen för förlängningen av Ring II, avsnittet mellan Åbovägen (lv 110) och Tavastehusleden (rv 3). Man har undersökt och bedömt följande alternativ:

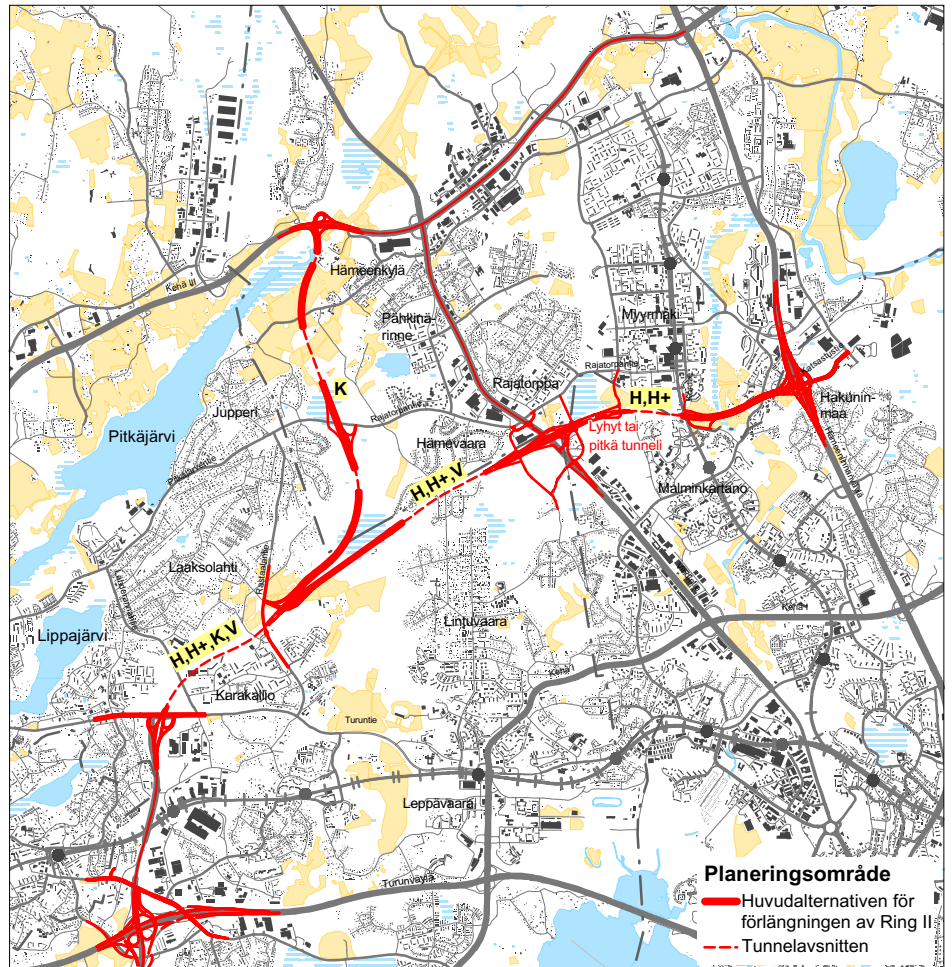
0+

Förlängningen av Ring II byggs inte. Gatunätet norr om Åbovägen förbättras och målet är att begränsa genomfartstrafiken samt att förbättra trafiksäkerheten och -miljön.

H och H+

Förlängningen av Ring II byggs från Åbovägen till Tavastehusleden (2+2 körfält)

Alt. H längd 11 200 m (varav avsnittet Åboleden-Åbovägen är ca 3 200 m), ca



I bedömningsförfarandet och i den preliminära utredningsplanen studerar man som alternativ en situation, där förlängningen av Ring II österut från Åbovägen inte byggs (0+) eller att förlängningen till Tavastehusleden förverkligas i riktning mot Ring III (K), mot Vichtisvägen (V) eller mot Tavastehusleden (H eller H+). För samtliga alternativ har man undersökt flera olika sträckningar och lösningar, men endast de rekommenderade alternativen har anvisats på kartan.

45% i tunnel, 7 planskilda anslutningar, kostnaderna 262 milj. euro.

Alt H+ längd 11 200 m (varav avsnittet Åboleden-Åbovägen är ca 3 200 m), ca 50% i tunnel, 6 planskilda anslutningar, kostnaderna 277 milj. euro.

K

Förlängningen av Ring II byggs från Åbovägen till Ring III (2+2 körfält) Längd 10 300 m (varav avsnittet Åboleden-Åbovägen är ca 3 200 m), ca 50% i tunnel, 4 planskilda anslutningar, kostnaderna 223 milj. euro. En eventuell regional gatuförbindelse mellan Trastmossa-Nybacka-Vichtisvägen.

V

Förlängningen av Ring II byggs från Åbovägen till Vichtisvägen (2+2 körfält) och förbättring av Vichtisvägen från anslutningen norrut till Ring III, inklusive anslutningen.

Längd 7 400 m (varav avsnittet Åboleden-Åbovägen är ca 3 200 m), ca 65% i tunnel, 4 planskilda anslutningar, kostnaderna 213 milj. euro (varav andelen för att utföra förbättringsåtgärderna som därutöver konstaterades i utvecklingsutredningen för Vichtisvägen är 25 milj. euro).

Parallellt med MKB har man utarbetat en preliminär utredningsplan för vart och ett alternativ. Den egentliga utredningsplanen utarbetas senare för ett av alternativen.

Målet med projektet är att

- att komplettera huvudvägs-nätet i regionen och förbättra tillgängligheten till region-centrumen i huvudstads-regionen,
- att stöda utvecklingen av den planerade regionstrukturen i området,
- att minska genomfartstrafiken i gatunätet och därmed förbättra trivsln och säkerheten i bostadsområdena, samt
- att trygga framkomligheten för den kraftigt ökande trafiken, som har tvärförbindelse karaktär.

MKB-förfarande

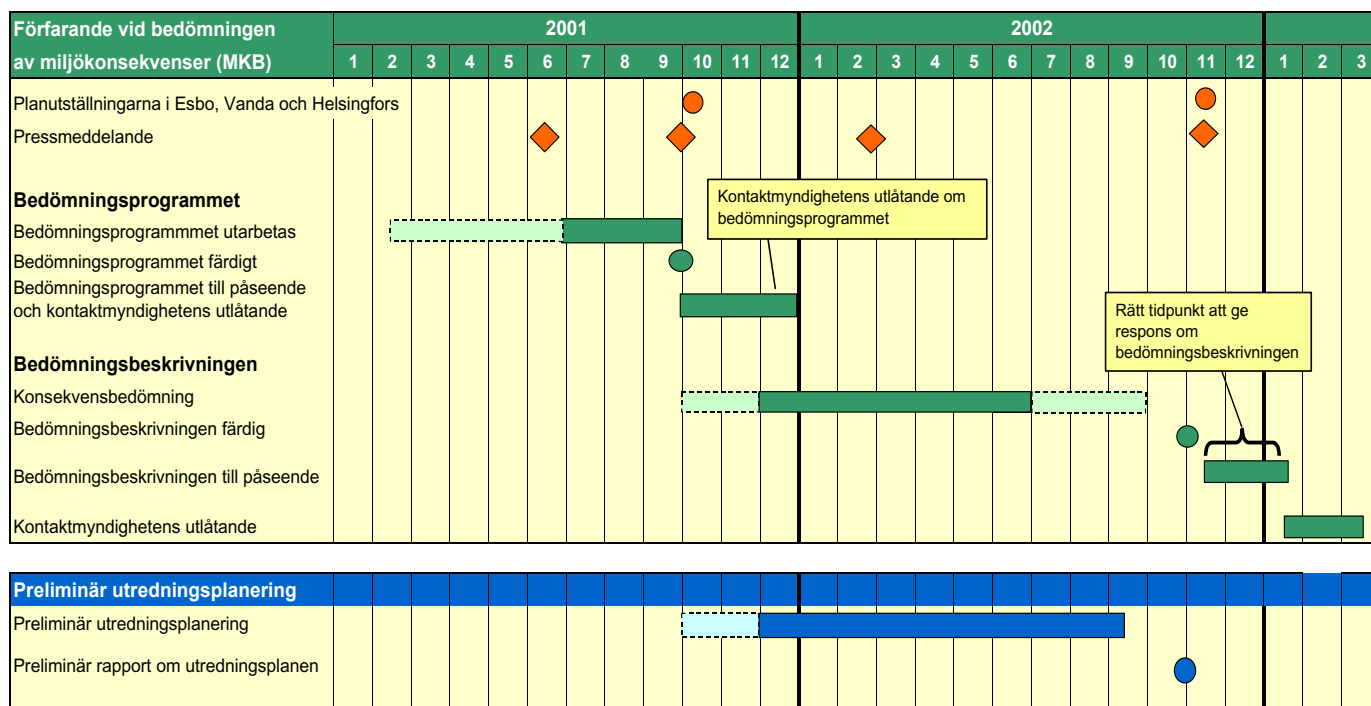
Vägförvaltningens Nylands vägdistrikt är projektansvarig och Nylands miljöcentral är kontaktmyndighet vid förfarandet.

På basis av utlåtandena om bedömningsprogrammet och Nylands miljöcentral's utlåtande har man också tagit med ett alternativ som slutar vid Vichtisvägen och som fortsätter vidare längs Vichtisvägen till Ring III.

Responsen som man erhåller är viktig då Nylands vägdistrikt i sinom tid beslutar om vilket alternativ som skall vara utgångspunkten i den fortsatta

planeringen. Det slutliga beslutet om att förverkliga projektet kräver ännu att man utarbetar en vägplan och gör därtill hörande beslut, inklusive förhandlingar om kostnadsfördelningen.

Planutställningar om bedömningsbeskrivningen anordnas i november 2002 i Esbo, Helsingfors och Vanda.



Tidtabellen för utarbetningen av MKB och den preliminära utredningsplanen.

Projektets bakgrund och anknytning till planeringen av områdesanvändningen

Den västra ändan av Ring II, mellan Västerleden och Åbovägen, öppnades för trafik hösten 2000. Fram till Åboleden har vägen två körbanor och avsnittet med en körbana till Åbovägen är man beredd att senare bygga om till väg med två körbanor.

Vägverket utarbetade år 1991 i samarbete med städerna Esbo, Helsingfors och Vanda en täckande lokaliseringsplan över olika alternativ och deras verkningar. I utredningen rekommenderade man att fortsätta planeringen av en linjesträckning som går till Tavastehusleden. P.g.a. motstridiga utlåtanden fattade Vägverket dock inget beslut om vilket alternativ som skall väljas för den fortsatta planeringen.

Då miljöministeriet år 1996 fastställde regionplanen för tätorter och trafikleder fastställde man inte reserveringen för Ring II. Motiveringen var att reserveringen strider mot rekreations- och friluftsområdesreserveringarna, som har gjorts i regionplanen, och att varken behovet av trafikleden eller verkningar av den hade retts ut tillräckligt.

Nylands förbund besvärade sig över miljöministeriets beslut. Högsta förvaltningsdomstolen förkastade miljöministeriets beslut om att inte fastställa planen till den del den berörde reserveringen för Ring II avsnittet Åboleden-Åbovägen, men höll miljöministeriets beslut år 1997 angående avsnittet Åbovägen-Tavastehusleden oförändrat.

Åren 1997-98 gjorde man på uppdrag av Nylands vägdistrikt, och som en del av beredningen av generalplanen för Esbos södra delar, preciserande utredningar för olika alternativ.

I SAD:s Trafiksystemplan för huvudstadsregionen PLJ 1998 finns Ring II i den andra projektkorgen, bland de

projekt som skall byggas åren 2005-2010. I PLJ 2002, som SAD:s styrelse har godkänt 13.9.2002, konstaterar man att förlängningen av Ring II är ett projekt som skall beredas vidare, så att man kan inleda byggandet före år 2010.

Vägverket och städerna utarbetade år 2000 en gemensam utredning för markanvändningen mellan Fågelberga och Myrbacka och för att anpassa förlängningen av Ring II till den befintliga och planerade markanvändningen. Esbo och Vanda antecknade ärendet för kännedom och gav sina ställningstaganden till utredningen. Beslut har dock inte fattas om utredningen.

Att planera förlängningen av Ring II och bedöma miljökonsekvenserna har igen blivit aktuellt därför att Nylands förbund bereder Nylands landskapsplan. I landskapsplanen granskar man, ur områdesanvändningens synvinkel, behovet och dugligheten att förverkliga projektet. Avsikten är att man på basis av miljökonsekvensbedömningen indirekt skall kunna besluta om att bygga förlängningen av Ring II eller inte samt att göra en nödvändig områdesreservering. I utkastet till landskapsplan 28.1.2002 har man presenterat alternativa lösningar och preliminära linjesträckningar som skall granskas i bedömningsförfarandet.

Inom Esbo stads område har förlängningen av Ring II anvisats enligt det alternativ som i utkastet till generalplan 1997 för södra Esbo sträcker sig mot Tavastehusleden och i de preliminära strukturmodellerna 2002 har man i Fågelberga-Nybacka-området beaktat de alternativ som ingick i bedömningsprogrammet.

I Vanda generalplan har förlängningen av Ring II anvisats så att den slutar vid Tavastehusleden.

I utkastet 13.12.2001 till generalplanen 2002 för Helsingfors har förlängningen av Ring II anvisats mellan Myrbacka

och Malmgård som huvudgata som delvis går i tunnel. Gatan slutar vid Tavastehusleden.

Alternativens egenskaper och konsekvenser

Region- och samhällsstruktur

Ifall utvecklingen av trafiksystemet baserar sig på att förbättra det nuvarande väg- och gatunätet (0+), behöver man inte i markanvändningen göra reserveringar för att bygga förlängningen, utan samhällsstrukturen kan förtätas enligt de nuvarande ramarna. Detta ger i framtiden möjlighet att t.ex. utveckla området mellan Malmgård och Myrbacka som en helhet, utan vägens delande verkan.

Bättre förbindelser för den tvärgående trafiken i samtliga förlängningsalternativ för Ring II stärker de regionala vägförbindelserna mellan stadsdelarna. Kompletteringsutbyggnad av Fågel-

berga-Nybacka-området förenhetligar och förtätar samhällsstrukturen. Arbetsplats- och bostadsbyggnationen i Håkansåker stärker områdets betydelse och markanvändningen differentieras mera ändamålsenligt än i dag.

I alternativet som sträcker sig till Tavastehusleden kompletteras regionstrukturen bättre än i de övriga alternativen och möjligheterna att utveckla Myrbacka regioncentrum blir bättre. Tunnel- och anslutningslösningarna styr för sin del utvecklingen av markanvändningen längs trafikleden. Trafikknutpunkternas betydelse betonas.

I alternativet som sträcker sig till Ring III kopplas regioncentrumen i Esbo bättre än i dag till arbetsplatszonerna vid Ring III.

I alternativet som sträcker sig till Vichtisvägen betonas anslutningsområdenas betydelse vid ringvägarna och markanvändningen vid Vichtisvägen blir intensivare och ändrar ställvis till arbetsplatsbyggnation. Alternativet ger i framtiden bättre möjlighet än de övriga utbyggnadsalternativen att utveckla området mellan Malmgård och Myrbacka som helhet, utan de begränsningar och randvillkor som ringleden ställer.



Behovet av utrymme vid Råtorpsvägens planskilda anslutning i alternativen H och H+.

Miljön

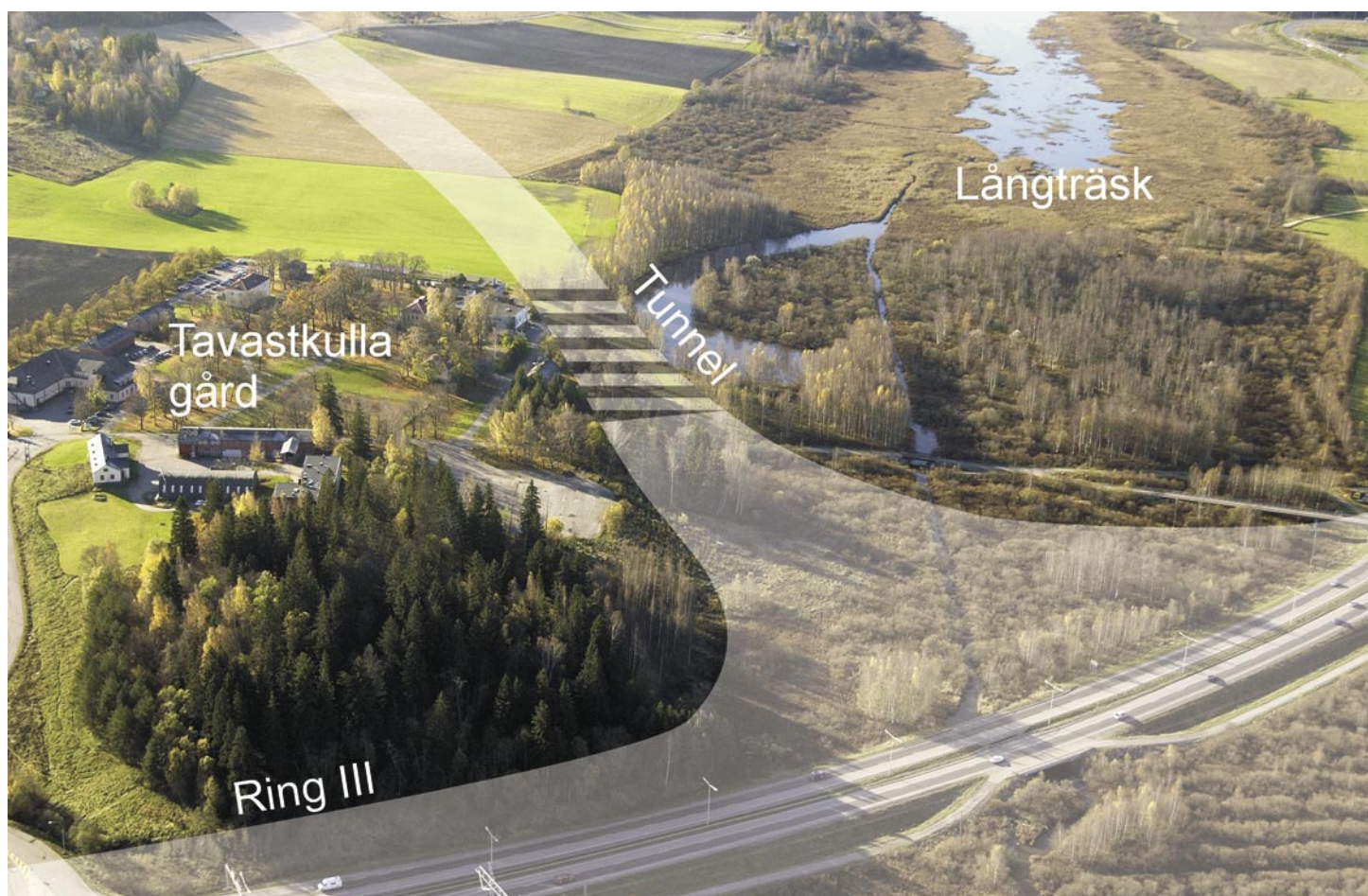
Att förlänga Ring II inverkar inte i betydande grad på de totala emissionerna, inte heller på grundvattnet som är viktiga för samhällenas vattenanskaffning, eller på ytvatten som är värdefulla med hänsyn till rekreation eller natur. Även bullerverkningarna blir små för bosättnings-, rekreations- och naturskyddsområden. I det alternativ som sträcker sig mot Tavastehusleden blir det efter bullerbekämpningsåtgärderna mest invånare inom bullerområde. En betydande del av dem bor också i dag inom Tavastehusledens bullerområde.

Samtliga alternativ, där det ingår en förlängning av Ring II, försvagar lokala, i någon mån värdefulla naturområden.

Ett lundartat kärr i Karabacka kan i alla alternativ tryggas med en lång bergtunnel. I alla utbyggnadsalternativ kan naturvärdena i någon mån försvagas vid kärrområdet i Gubbmossen. I alla alternativ åsamkas de hotade arterna i området vid Rutiån skador, eftersom någon form av vägförbindelse i alla fall måste byggas. Förlängningen av Ring II mot Tavastehusleden är dock mera skadlig för naturen än en gatuförbindelse.

Alternativet som sträcker sig mot Ring III är uppenbart problematiskt för naturens mångfald och för skyddsområdena. Det är svårt att uppfylla villkoren för utbyggnadsduglighet, eftersom vägen splittrar enhetliga naturområden, varav en del är naturskyddsområden enligt den gällande generalplanen.

Området Gubbmossen-Furumossen har högst sannolikt en större betydelse som utbredningskorridor för arterna. Området längst inne i Långträskets vik med närmaste omgivning är ett viktigt fågelområde. Tavastkulla gårds område är fortplantningsområde för fladdermöss och där förekommer det alla fladdermusarter som har påträffats i Finland. Arterna hör till naturdirektivets bilaga 4 och det är förbjudet att skada deras fortplantningsområden.



I alternativ K byggs ringvägen vid Tavastkulla gård i en betongtunnel inom strandzonen vid Långträsk.

I samtliga alternativ att förlänga Ring II kan man med över- och underfarter trygga förbindelserna till viktiga rekreationsområden, men kvaliteten blir sämre i nätverket av rekreationsområden. Grön- och rekreationsförbindelsen i Rutiåns dal lider.

Rekreativförbindelserna i nord-sydlig riktning och deras kontinuitet försvagas i alternativen V och H mellan Alberga idrottspark och Tavastby. I alternativ H minskar antalet rekreationsområden och deras kvalitet öster om Vichtisvägen. Alternativet förorsakar också barriäreffekt vid idrottsparken i Myrbacka. De ersättande frilufts- samt gång- och cykellederna är avgörande för vilken betydelse försämringen har. Alternativ K klyver det enhetliga grönområdet Linnais-Tavastby, som en hel del människor använder i dag.

Områdets betydelse som ett regionalt rekreationsområde ökar i och med att allt flera använder Alberga idrottspark.

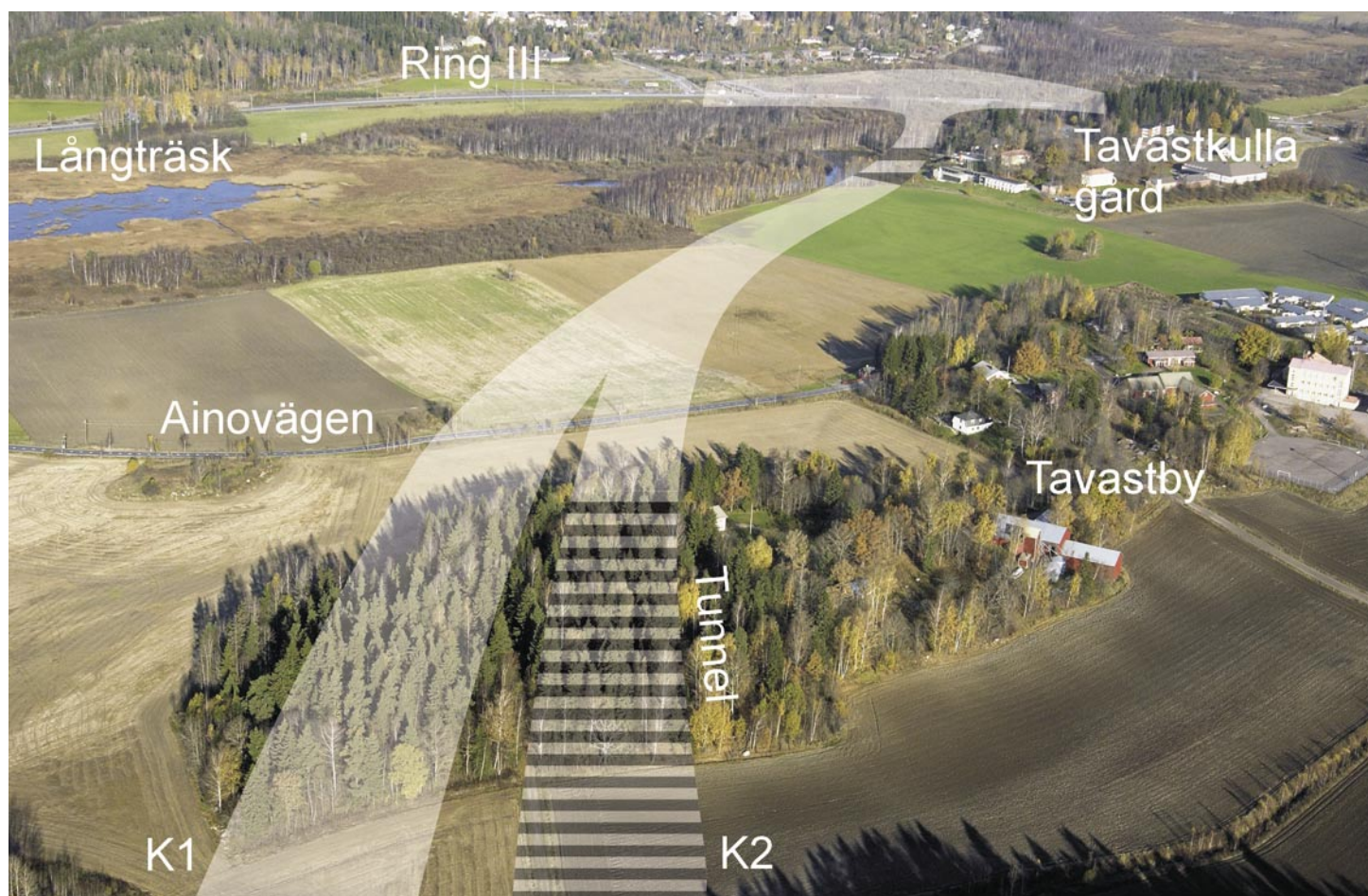
De direkta verkningarna för landskapet beror på tunnel- och anslutningslösningarna samt på bullerbekämpningen. Möjligheterna att utveckla området Gubbåker-Alberga gård till ett kulturlandskap och en rekreationsmiljö försvagas i samtliga alternativ. Förutom ändringen, som i många fall sker i landskapets karaktär alldeles i närheten av vägen, skulle också ändringarna i områdena som ligger längre borta återspeglas på användningsändamålet och exploateringen i landskapet.

Stadsbilden och vägmiljöns karaktär längs Vichtisvägen blir allt mera stadsbetonad i alternativ V.

Då Ring II sträcker sig mot Ring III skulle väglinjen dela kulturlandskapet Tavastby–Linnais och försämrade förutsättningarna för att bevara det. Mellan Tavastby och Gubbmossen skulle vägen sträcka sig genom ett naturlandskap.

Ifall förlängningen inte byggs skulle olägenheterna öka för bosättningen, livsmiljöns kvalitet, hälsa och trafiksäkerhet i Dalsvik, Källstrand, Jupper, Linnais, Tavastberga, Tavastby och Friherrns i och med genomfartstrafiken.

I samtliga alternativ där Ring II förlängs kan konsekvenserna för människorna betydligt lindras med tunnlar och bullerskydd.



Man har undersökt två baslösningar för alternativ K; K1 sträcker sig i öppen skärning och K2 i berg/betongtunnel vid gårdscentrumet, som ligger i ändan av Tuomelavägen. Rekommenderat alternativ är tunnelloösning.

I alternativet som sträcker sig mot Tavastehusleden blir levnadsförhållandena bättre i omgivningen kring Dalsviksvägen, Långträskvägen, Råtorpsvägen, Kopparbergsvägen och Gamla Kårbölevägen.

I alternativ H och H+, i området mellan Mårtensdalsbanan och Tavastehusleden, upplever man att människornas dagliga levnads- och färdvanor utsätts för skadliga förändringar. De skadliga verkningarna för livsmiljöns kvalitet av att Ring II förlängs berör en yngre befolkning och huvudsakligen dem som inte har bil. Den skadliga verkningen för den fridfulla boendemiljön är betydande framförallt i Norra Malmgård och Kårböle, i närheten av vägen. En bostadsfastighet i Rutiådalen blir under vägen, och beroende på anslutningslösningen, blir 1-2 fastigheters tomtom-

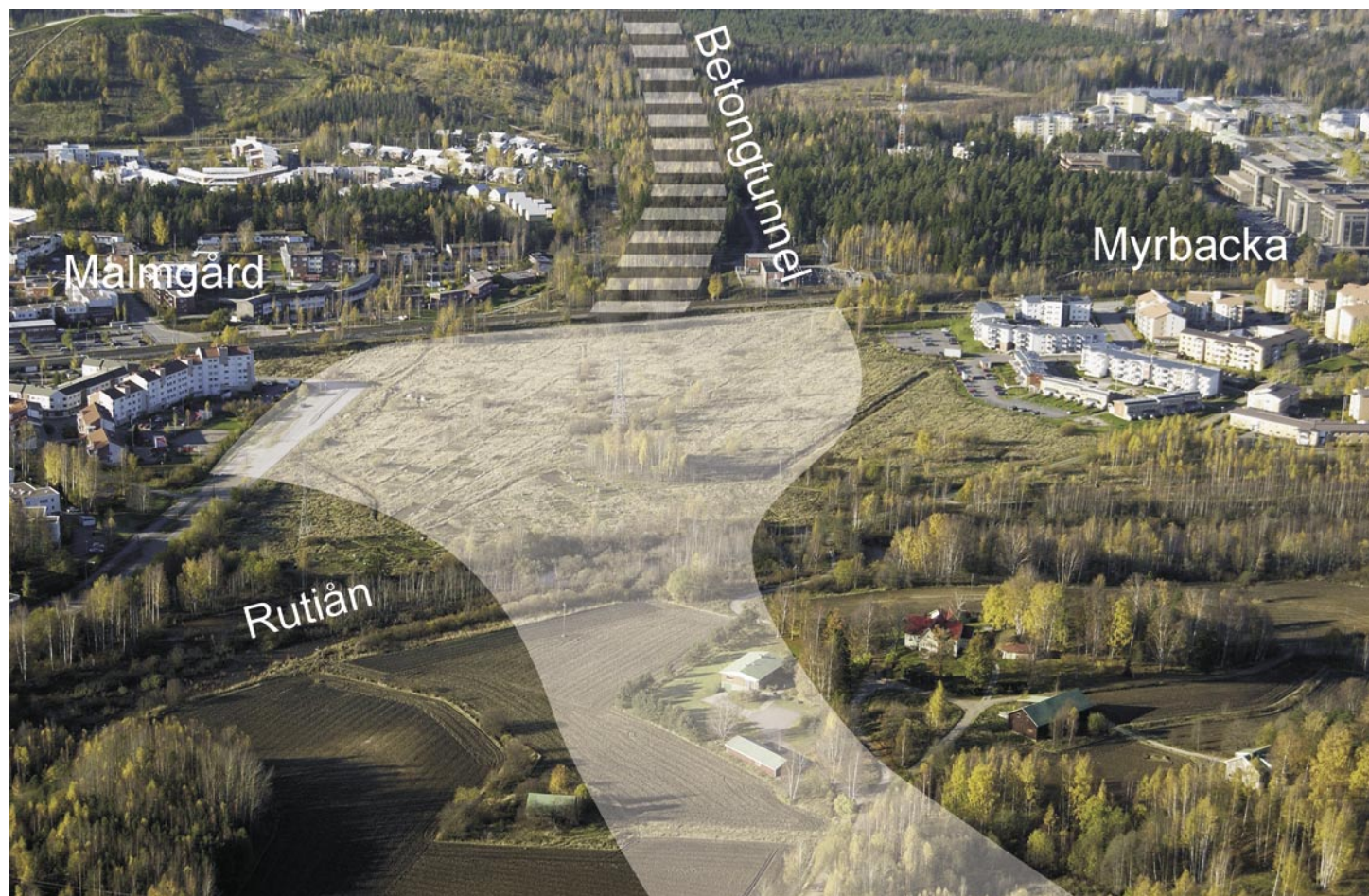
råden i omedelbar närhet till bullerskyddet eller under dem.

Av alla alternativen för förlängningen av Ring II är alternativ V det mest gynnsamma för människornas levnadsförhållanden, eftersom man med tunnlar bäst kan lindra olägenheterna i områden som är värdefulla för bosättningen och invånarna. Förbättringsåtgärderna på Vichtisvägen utförs dessutom i en nuvarande vägkorridor, varvid olägenheterna för bostadsområdena är mindre. Betydande olägenheter kan dock uppstå för enskilda bostadsfastigheter.

Levnadsförhållandena förbättras i omgivningen vid Dalsviksvägen, Långträskvägen samt vid Råtorpsvägen väster om Ring II. Vid Råtorpsvägen, öster om Ring II, samt i Myrbacka

gatunät ökar olägenheterna av trafiken.

Alternativ K har skadlig inverkan på rekreationsvärdena kring Linnais och Långträsk. Trafikbullret ändrar på områdets karaktär som i dag är fridfull. Den skadliga verkningen för fridfullheten i bostadsmiljön är betydande framförallt i Trastmossa och Linnais samt i de västra kanterna av Tavastby.



Alternativ H (och H+) går på bro över dalen vid Rutiån. Mellan Malmgård och Myrbacka sträcker sig Ring II i betongtunnel väster om banan. Fastigheten som syns i förgrunden på bilden blir under vägen.

Trafik och samhällsekonomi

Alternativen H och K kompletterar huvudvägnätet i regionen, men endast alternativ H förbättrar tydligt möjligheterna att nå regioncentrumen. Alternativ H förbinder regioncentrumet i Myrbacka och Mårtensdal med regioncentrumen Mattby och Esboviken i södra Esbo. Alternativ H stöder sålunda också bäst den planerade utvecklingen av regionstrukturen.

Av utvecklingsalternativen uppfyller H och V bäst de trafikmässiga målen, d.v.s. minskar långväga "genomfartstrafik" och förbättrar sålunda trivselen och tryggheten i bostadsområdena. Konsekvenserna av alternativen H och V i nätet väster om Vichtisvägen är nästan likadana, vartdera avlastar betydligt de överbelastade delarna i det regionala gatunätet väster om Vichtisvägen. De positiva verkningarna, framförallt på Ring I:s problematiska avsnitt i Vallberget, är också lika stora. Alternativ H avlastar också betydligt trafiken på Råtorpsvägen öster om Vichtisvägen, samt på Kopparbergsvägen, Gamla Kårbölevägen och Malmgårdsvägen. Alternativ V har inga positiva verkningar i gatunätet öster om Vichtisvägen. Att avsluta Ring II vid Vichtisvägen ökar tvärtom trafiken på Råtorpsvägen från Vichtisvägen österut.

De positiva verkningarna av alternativ K, på de mest belastade delarna av vägnätet som ingår i granskningen, är endast ca hälften av verkningarna i alternativen H och V. Öster om Ring II föranleder alternativ K en betydlig trafikökning på Långträskvägen. Trafikmängden ökar med drygt 25 % jämfört med alternativ 0+. Redan utan den nämnda ökningen måste trafikmängden på Råtorpsvägen anses vara för stor för en regional trafikförbindelse med 1+1 körfält. För att kunna sköta trafikefterfrågan österut på Råtorpsvägen i alternativ K kräver antingen att man ökar kapaciteten på Råtorpsvägen (utbyggnad till tvärsektion med 2+2) eller att man bygger en ny regional

gatuförbindelse mellan Trastmossa och Vichtisvägen (exempelvis i terrängkorridoren enligt alternativ V).

Beräknat enligt de antaganden som finns till förfogande i utredningen är ändringarna i samtliga utbyggnadsalternativ för förlängningen av Ring II små då det gäller andelen användare i kollektivtrafiken på regionnivå. Från Södra och Mellersta Esbo kan en ny och smidig kollektivtrafikförbindelse inledas till flygstationen. Alternativet som sträcker sig mot Tavastehusleden kompletterar stomnätet i huvudstadsregionens kollektivtrafik bäst av alla alternativ.

För gång- och cykeltrafiken blir det en ny enhetlig förbindelse som följer ringleden. I H-alternativen blir förbindelserna i anslutningsområdet vid Tavastehusleden komplicerade och i alternativ V blir förbindelserna mera oklara i Vichtisvägens anslutning.

Alternativ 0+ är dåligt med hänsyn till trafiksäkerheten, eftersom den trafikmängd som går genom bostadsområdena ökar. Trafiksäkerheten i huvudvägnätet är också sämst. Det förekommer just inga skillnader i trafiksäkerheten då det gäller alternativen i anslutning till förlängning av Ring II.

Förlängningen av Ring II är samhällsekonomiskt lönsamt, eftersom projektets nytto-kostnadsförhållande i alternativ V är 2.1, i alternativ K 2.5 och i alternativ H 2.7.

Fortsatt planering och beslutsfattandet

De preliminära utredningsplanerna, som utarbetades i samband med MKB, räcker till för konsekvensbedömningen och för ett preliminärt kostnadsförslag samt för att göra samhällsekonomiska kalkyler. Ifall förutsättningarna för att fortsätta planeringen uppfylls, utarbetar man en utredningsplan för ett av alternativen. Vägförvaltningen fattar beslut om alternativet då man har erhållit kontaktmyndighetens utlåtande.

Då man har fått säkerhet om att förverkliga projektet utarbetar man på basis av utredningsplanen en vägplan, där man bl.a. lägger fram gränsen för området som skall lösas in. Samtidigt som man utarbetar vägplanen utarbetar man nödvändiga detaljplaner eller detaljplaneändringar. Detaljplanerna skall godkännas innan vägplanen kan godkännas. En detaljerad byggplan skall dessutom göras innan man börjar bygga.

Ifall man fattar beslut om att bygga trafikleden är det möjligt att inleda byggandet omkring år 2010. Byggnadsarbetena skulle ta ca fyra år.

Trafikleden kan inte byggas utan att man gör en reservering för den i Nylands landskapsplan. I utkastet till landskapsplan 28.1.2002 har vägen anvisats som riktgivande alternativ, ett som sträcker sig mot Ring III och ett mot Tavastehusleden.

I Vanda generalplan 1992, som delvis har rättsverkningar, har man gjort en reservering för förlängningen av Ring II enligt en sträckning mot Tavastehusleden. I Esbo generalplan har man gjort en reservering för förlängningen av Ring II till Tavastehusleden (eller Vichtisvägen). I utkastet till Helsingfors generalplan 2002 har förlängningen av Ring II anvisats i riktning mot Tavastehusleden, som en huvudgatuförbindelse delvis i tunnel.

Alternativet från Åbovägen till Ring III strider mot Vanda generalplan, som har rättsverkningar, eftersom väglinjen skulle sträcka sig i rekreations- och skyddsområden. Alternativet Vichtisvägen förorsakar för sin del stora tryck på att ändra markanvändningen på avsnittet mellan anslutningsområdet där Ring II ansluter till Vichtisvägen och anslutningsområdet vid Ring III.

För att bygga vägen kräver det gemensamma beslut av städerna, väglagsenliga beslut, beslut enligt markanvändnings- och bygglagen samt reserveringar i detaljplanerna

samt tillstånd enligt vattenlagen för tunnarna och vattendragsbroarna. Dessutom behövs det lov eller dylika beslut för att göra undersökningarna och för att bygga.

Miljöolägenheterna förhindras och bekämpas

I planeringen av förlängningen av Ring II har man undersökt möjligheterna att med tunnellslösningar lindra olägenheterna för bosättningen, rekreationen och naturen. Vid Karabacka rekommenderar man en optimal bergtunnel, med hänsyn till ovannämnda faktorer. Tunnelns verkningar på förhöjda kostnader är dessutom som helhet ringa. Tunnelavsnitten, som har planerats i området Tavastby-Tavastberga, förutsätter att balanslinjen sänks så lågt, särskilt vid Furumossen, att man

inte kan undvika att kärret delvis torkar ut. Trots den planerade tunneln och "arkaden" vid Tavastkulla gård är miljöskadorna i alternativ K betydande. Den långa bergtunneln, som föreslagits vid Fågelberga, tryggar bäst rekreationen och trivseln i bostadsområdet. Lösningen med betongtunnlar mellan Malmgård och Myrbacka är gynnsam såväl för rekreatjonsbruket som för den övriga utvecklingen av området.

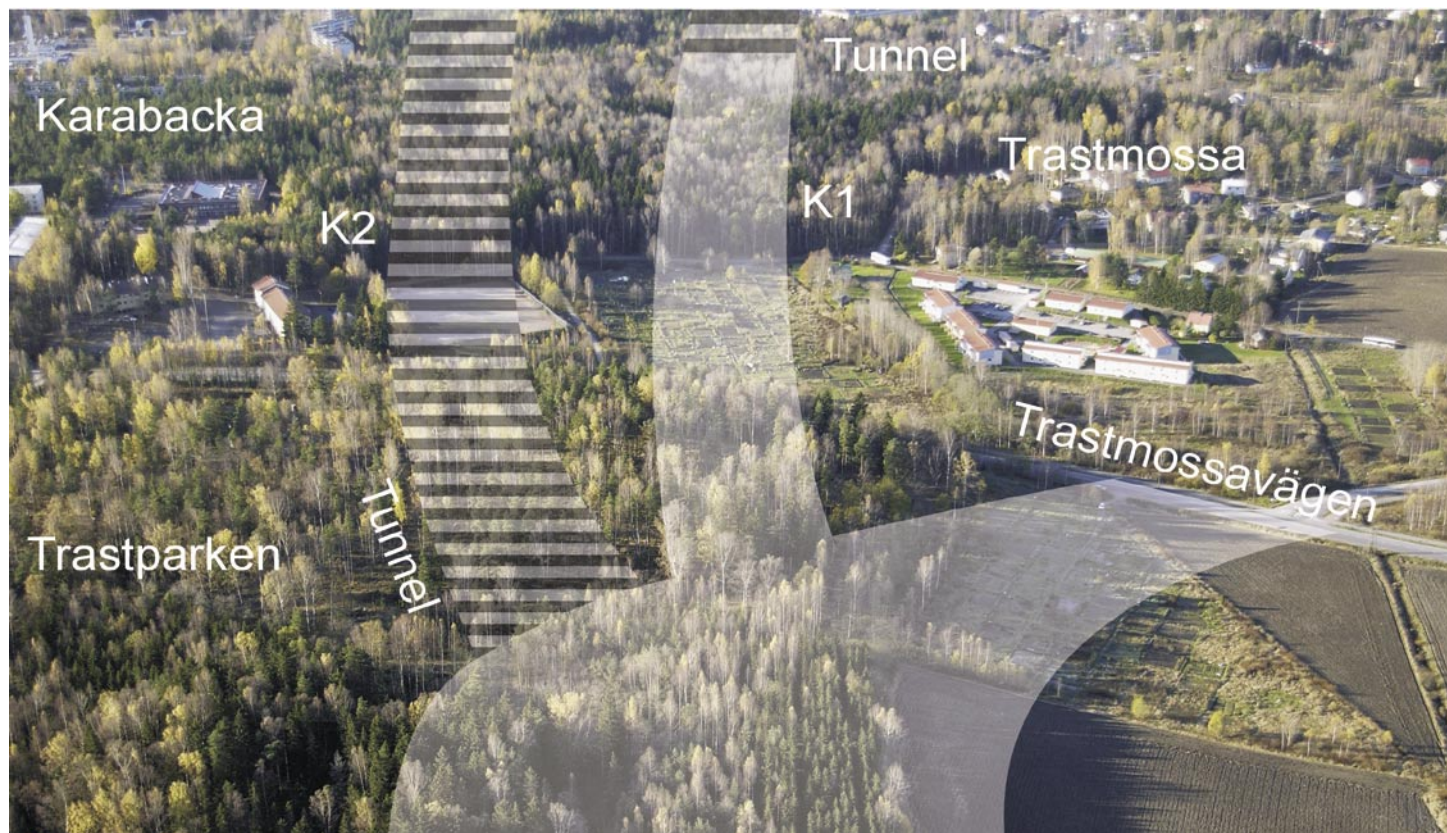
För bullerbekämpningen i områdena före och efter tunnarna har man huvudsakligen föreslagit 2-4 meter höga, ställvis också högre, bullervallar, staket eller en kombination av dem. Behovet och genomförandet preciserar man i den fortsatta planeringen.

I naturområden, vid överfarten av vattendrag och då man bygger beaktar

man faktorer i anslutning till områdenas känslighet bl.a. genom att inte bygga under fåglarnas häckningstid, fästa uppmärksamhet vid arbetstider och -metoder samt genom att planera trafiken under byggnadstiden så att det inte uppstår onödiga störningar i den omgivande bosättningen.



Ring II dyker in i tunneln norr om Åbovägen. I samtliga alternativ rekommenderar man en lång bergtunnel (K2 på bilden). Dessutom har man undersökt en kort tunnellslösning (K1 på bilden) från en tidigare plan.



I samtliga alternativ går vägen under Karabacka i en lång bergtunnel (rekommenderat alternativ, K2 på bilden). En lång tunnel är med hänsyn till naturen och bosättningen ett betydligt bättre alternativ än det undersökta, korta alternativet (K1 på bilden).



Anslutningsområdet vid Ring II och riksväg 3 i Håkansåker. Körförbindelsen österut mot Håkansåker kan förverkligas oberoende av Ring II.

Nylands vägdistrikt är projektansvarig

Semaforbron 12 A, PB 70
00521 Helsingfors
telefonväxel 0204 22 11

Kontaktpersoner vid Nylands vägdistrikt:

dipl.ing. Ari Puhakka
ari.puhakka@tiehallinto.fi
tel. 0204 22 2930

miljöansvarig Arto Kärkkäinen
arto.karkkainen@tiehallinto.fi
tel. 0204 22 2938

Nylands miljöcentral är kontaktmyndighet i förfarande vid bedömningen av miljökonsekvenser

Stinsgatan 14, PB 36, 00521
Helsingfors, telefonväxel 148 881

Kontaktpersoner vid Nylands miljöcentral

Överinspektör Jorma Jantunen
jorma.jantunen@vyh.fi
tel. 1488 8561

Överinspektör Jukka Peura
jukka.peura@vyh.fi
tel. 1488 8341

Anmärkningar och påminnelser riktas, då miljökonsekvensbeskrivningen är framlagd till påseende, till kontaktmyndigheten

Tilläggsuppgifter ger också :

Maa ja Vesi Oy
Sakari Grönlund
sakari.gronlund@poyry.fi
telefonväxel 682 661

SCC Viatak Oy
Pekka Kuorikoski
pekka.kuorikoski@viatak.fi
telefonväxel 43 011

Miljökonsekvensbeskrivningen är framlagd till påseende fr.o.m. slutet av november 2002 till ungefär medlet av januari 2003 på följande ställen:

Vägförvaltningens kundbetjäning i Östra Böle, Semaforbron 12 A, 2 vån.
Esbo stadsplaneringscentral, Kyrkträskvägen 6 B
Helsingfors stadsplaneringsverk, Folkskolegatan 3
Vanda stad, Markanvändningsväsendets kundbetjäning, Konvaljvägen 28
Biblioteket i Albergå, (Esbo huvudbibliotek), Gamla landsvägen 11
Myrbacka samservicepunkt, Gillerstråket 6
Myrbacka bibliotek, Gillerstråket 6
Malmgård bibliotek, Boställsvägen 6
Grankulla bibliotek, Hantverksgatan 4
Grankulla stadshus, Grankullavägen 10

Tilläggsuppgifter, bl.a. noggrannare plankartor, finns på projektets hemsidor: www.tiehallinto.fi/keha2