



3.9.2014

Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto
PL 2100
00099 Helsingin kaupunki

Viite: Arviointiselostus saapunut 28.04.2014

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA, LAAJASALON RAIDELIIKENTEN VAIHTOEHDOT

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto on 26.8.2010 saattanut vireille Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtoja koskevan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn toimittamalla Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY-keskus) hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman. Uudenmaan ELY-keskus antoi arviointiohjelmasta lausunnon 3.12.2010 Arviointiselostus toimitettiin Uudenmaan ELY-keskukseen 28.04.2014.

Arviointiselostus

Arviointiselostus on hankkeesta vastaavan laatima asiakirja, jossa esitetään tiedot hankkeesta ja sen vaihtoehtoista sekä yhtenäinen arvio niiden ympäristövaikutuksista. Arviointiselostuksen ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella hankkeesta vastaava voi hakea tarvittavia lupia hankkeen toteuttamiselle.

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaava on Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. Hankkeen yhteyshenkilöinä kaupunkisuunnitteluvirastosta ovat Eija Kivilaakso, Kaarina Laakso ja Juha-Pekka Turunen. Konsultteina arviointiselostuksen laadinnassa toimivat Sito Oy, josta hankkeen projektipäällikkönä toimii Sakari Grönlund ja Trafix Oy ja Landpro Oy, joista yhteyshenkilöinä ovat Tore Granskog ja Matti Keränen.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toimii arviointimenettelyssä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-laki) 6a §:n ja valtioneuvoston ympäristövaikutusten arviointime-

Lasku hankkeesta vastaavalle 16 000 €. Maksuperusteet ovat lausunnon liitteenä.

nettelystä antaman asetuksen (YVA-asetus) 8 §:n mukaisena yhteysviranomaisena. Yhteyshenkilönä arviointimenettelyssä toimii Martti Pelkkikangas.

Hanketausta ja hankkeen kuvaus

Helsingin Laajasalon Kruunuvuorenrantaan on suunniteltu n. 11 000 asukkaan asuinalue. Uuden asuinalueen myötä kaupungilla on tarve parantaa Laajasalon tavoitettavuutta uudella korkeatasoisella ja hyvän palvelutason joukkoliikenneyhteydellä ja kevyen liikenteen yhteydellä. Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu vuoden 2035 tilanteessa eri vaihtoehtoja.

Hankkeen vaihtoehdot

Työssä käsitellään yhdeksää suunnitelmavaihtoehtoa yhteysväliille Helsingin niemi – Laajasalo. Yksi käsitellyistä vaihtoehdoista on hankkeen toteuttamatta jättäminen eli ns. nollavaihtoehto (VE 0):

- | | |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| VE 0 | Liityntäbussit Herttoniemen metroasemalle |
| VE 1 | Raitiotie- ja kevytliikenneyhteys silloilla Kruununhaasta Kruunuvuorenrantaan |
| VE 2 | Raitio- ja kevytliikenteen betonitunneli- ja siltayhteys Kruununhaasta Kruunuvuorenrantaan |
| VE 3 | Metro Kamppi - Laajasalo; kallio- ja betonitunneli sekä Kruunuvuorenselän ylittävä silta |
| VE 4 | Metro Kamppi - Laajasalo; kallio- ja betonitunneli |
| VE 5 | Metro Kamppi - Laajasalo; kalliotunneli |
| VE 6 | Vesiliikenne Kruunuvuorenranta - Keskusta |
| VE 7 | Köysirata Hakaniemi - Kruunuvuorenranta |
| VE 8 | Ajoneuvo-, raitiotie- ja kevytliikenneyhteys silloilla Keskustan ja Kruunuvuorenrannan välillä. |

Hankkeen YVA –menettelyn tarve

Uudenmaan ympäristökeskus teki YVA-lain 4 §:n 2 momentin mukaisen päätöksen YVA-menettelyn tarpeesta 24.6.2009 (Dnro UUS-2009-R-2-531).

Arviointimenettelyn yhdistäminen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

YVA-lain 13 §:n mukaan viranomaisen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen tai tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon.

Hankkeen jatkosuunnittelu edellyttää Helsingin kaupunginvaltuuston tekemää hankepäättöstä.

Hankkeen yhteydessä ympäristölupaa edellyttäviä toimintoja ovat mahdollisesti maa- ja kiviaineksen välivarasto, pilaantuneen maan ja sedimentin sijoittaminen tai hyötykäyttö, kivenmurskaamo tai – louhimo sekä asfalttiasema.

Vaihtoehtojen vaatimat sillat, ruoppaukset, vesialueiden täytöt ja läjitykset tarvitsevat toteutuakseen vesilain (587/2011) mukaista lupaa. Lupa-
viranomaisena toimii Etelä-Suomen aluehallintovirasto.

Hankkeen vaihtoehdot VE 1, VE 2, VE 3, VE 7 ja VE 8 edellyttävät ilmailulain (1194/2009) 165 §:n mukaista lupaa. Lupaa haetaan liikenteen turvallisuusvirastolta Trafilta. Hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan, Finavian, antama lausunto.

Melua ja tärinää aiheuttavasta rakennustoiminnasta on tehtävä ympäristönsuojelulain (527/2014) mukainen ilmoitus kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

Suomessa kiinteät muinaisjäännökset on rauhoitettu muinaismuistolailla (295/63). Laki rauhoittaa ilman erillisiä toimenpiteitä lain piiriin kuuluvat kiinteät muinaisjäännökset ja kieltää toimenpiteet, jotka saattavat olla vaaraksi muinaisjäännöksen säilymiselle.

Hankkeen vesistövaikutusten alueella sijaitsee, Vanhankaupunginlahden lintuvesi Natura- alue ja Viikki – Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue.

Hankkeen toteutuminen edellyttää asemakaavaa, jonka hyväksyy kaupunginvaltuusto.

Asiaan liittyvät muut hankkeet ja suunnitelmat

Hanke liittyy seuraavien alueiden maankäytön suunnitteluun: Kruunuvoorenranta, Herttoniemen alue; Itäväylä ja Kalasataman alue, Laajasalon muu kehittäminen (keskusta), Korkeasaaren kehittäminen, Helsingin puisto.

Muita liikennehankkeita jotka liittyvät läheisesti Laajasalon raideliikenne-ratkaisuun ovat Linnanrakentajantien tunneli ja Töölön metro, Pisara-rata sekä Helsingin raitioliikenteen kehittäminen.

Hanasaaren voimalaitosta koskevat ratkaisut ovat oleellisia hankkeen nostosillan sisältävien vaihtoehtojen VE 1, VE 2 ja VE 8 kannalta. Edellä mainituilla vaihtoehdoilla on vaikutuksia Hanasaaren satamaan meritse suuntautuviin polttoaine- ja huoltokuljetuksiin.

Tarkastelualueella on voimassa ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistama Uudenmaan maakuntakaava. Vaihemaakuntakaavat tarkentavat voimassa olevaa maakuntakaavaa. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan laatiminen on vireillä.

Kruunuvuorenlammen ympäristö on luonnonsuojeluohjelman ja yleiskaavojen 1992 ja 2002 mukaan luonnonsuojelulla rauhoitettavaksi suunniteltu luonnonsuojelualue.

Helsingin seudun liikennejärjestelmätyötä (HLJ 2015) ollaan parhaillaan päivittämässä.

2. ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiselostuksen vireilläolosta on ilmoitettu Helsingin Sanomissa ja Hufvudstadsbladetissa.

Arviointiselostus on kuulutettu ja ollut nähtävillä 5.5.2014. - 3.7.2014 seuraavissa paikoissa:

- Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston ilmoitustaulu, Kansakoulukatu 3, Helsinki

- Info- ja näyttelytila Laiturissa. Narinkka 2, Helsinki

- www.ymparisto.fi/laajasalonraideliikenneYVA

Sivustolla on YVA-selostuksen lisäksi muuta hankkeeseen liittyvää materiaalia.

Arviointiselostuksesta järjestettiin esittelytilaisuus yleisölle torstaina 22.5.2014 klo 18.00 Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa, Kansakoulukatu 3, 00100 Helsinki

Hankkeelle on perustettu hankevastaavan toimesta YVA-menettelyn ajaksi asiantuntijoista ja sidosryhmien edustajista koostuvat ohjaus- ja seurantaryhmät.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt arviointiselostuksesta lausunnot Helsingin kaupungilta, Helsingin kaupungin liikennelaitokselta, Helsingin kaupungin ympäristökeskukselta, Helsingin Satamalta, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta, Uudenmaan liitolta, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymältä (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymältä (HSY), Keski-Uudenmaan maakuntamuseolta, Museovirastolta ja ympäristöministeriöltä.

Arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle 7 lausuntoa ja 9 mielipidettä. Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta www.ymparisto.fi/laajasalonraideliikenneYVA.

Seuraavassa on esitetty yhteenveto lausuntojen ja mielipiteiden pääsällöstä.

Yhteenveto lausunnoista

Yleistä

Lausunnoissa arviointiselostusta pidettiin laadukkaana ja selkeästi laadittuna. Lausunnoissa ei esitetty arviointiselostuksen olevan merkittäviä osilta puutteellinen.

Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Lausunnoissa pidetään tärkeänä sellaisen vaihtoehdon toteutumista, josta aiheutuu mahdollisimman vähän melu- ja pienhiukkaspäästöjä tulleille ja nykyisille asuinalueille.

Rakentamisaikaisten haittojen sekä liikenteen runkomelun torjunta tulee suunnitella ja toteuttaa siten ettei niistä aiheudu asukkaille ja muille herkästi häiriintyville kohteille terveys- ja viihtyvyyshaittaa.

Päästöt ilmaan ja ilmastovaikutukset

Lausunnoissa on esitetty, että vaikutusten arvioinnissa tehdyt päästölaskennat ovat virheellisiä. Laskentamenetelmä olisi tullut kuvata tarkemmin ja tarkastelualueen rajausta ilmapäästöjen osalta tarkentaa. Ilmastovaikutusten arviointi on koettu suppeaksi eikä sitä ole liitetty tiivistelmään.

Lausunnoissa on myös katsottu, että ilmastonmuutoksen vaikutukset tulisi tuoda eri vaihtoehtojen osalta paremmin esille. Merenpinnan nousula ja lisääntyvillä sademäärillä voi olla merkitystä vaihtoehtojen toteuttamiselle. Kaikissa toimenpiteissä tulisi pyrkiä mahdollisimman vähä-

päästöisiin ratkaisuihin. Ilmaston näkökulmasta raideliikenne ratkaisut sekä jalankulun ja kevyen liikenteen edistäminen ovat keskeisiä.

Kaavoitus ja maankäyttö

Lausunnoissa on todettu, että Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu ohjeellinen seutuliikenteen rata Katajanokalta Kruunuvuorenrantaan. Uudenmaan maakuntavaltuuston hyväksymässä 2. vaihemaakuntakaavassa merkintä on kumottu ja korvattu liikenteen yhteystarve -merkinnällä Helsingin keskustasta Laajasaloon ja kyseinen yhteys on suunniteltava ensisijaisesti joukkoliikenneyhteytenä.

Vaihemaakuntakaava on vahvistettavana ympäristöministeriössä eikä siten ole vielä voimassa. Vahvistamispäätös on arvioitu saatavan vuoden 2014 aikana.

Seudulliset liikenneyhteydet tulee määritellä maakuntakaavassa ennen yksityiskohtaisempaa kaavoitusta. Vaihtoehtoista kaikilla metroon tukeutuvilla vaihtoehtoilla (VE 3-5) on laajempaa seudullista joukkoliikennevaikutusta ja ne edellyttävät asian käsittelyä maakuntakaavassa. Muilla vaihtoehtoilla ei voida katsoa olevan seudullista merkitystä, eikä niiden linjauksia siten olisi tarpeen ratkaista maakuntakaavassa.

Vaihtoehto VE 8 toteuttaa heikoimmin 2. vaihemaakuntakaavassa esitettyä suunnittelumääräystä suunnitella yhteys ensisijaisesti joukkoliikenneyhteytenä.

Kaupunginvaltuuston jatkosuunnittelun pohjaksi hyväksymä vaihtoehto VE 1, raitiotie- ja kevytliikenneyhteys silloilla Kruununhaasta Kruunuvuorenrantaan, on ollut lähtökohtana myös maankäytön suunnittelussa.

Kruunuvuorenrannan asemakaavat on laadittu varautuen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn siltaan. Siltavaihtoehdon VE 8 mukanaan tuomaan kasvavaan autoliikennemäärään ei ole varauduttu Kruunuvuorenrannan eikä Kalasataman asemakaavoituksessa eikä muussakaan suunnittelussa.

Kaupunkikuva, maisema ja kulttuuriperintö

Suomenlinnan maailmanperintökohteen suojavyöhykkeen esittämisestä todetaan, että vyöhykkeen muutosesityksen vaiheita keskeisempää olisi esittää kartalla maailmanperintökohteen voimassa oleva rajaus ja kertoa suojavyöhykkeen tarkoituksesta.

Kun Suomenlinna 1991 hyväksyttiin maailmanperintökohteeksi, perustettiin kohteen ympärille suojavyöhyke. Sen tarkoitus on suojata maailmanperintökohdetta negatiivisilta vaikutuksilta siten, ettei kohteen yleismaailmallinen arvo (Outstanding Universal Value eli OUV) vaaran-

nu. OUV tarkoittaa, että kohde on erityisen arvokas, minkä vuoksi se täytyy säilyttää osana ihmiskunnan yhteistä maailmanperintöä.

Suomenlinnan sijainti Helsingin ulkosaaristossa on sen maisemallisesti tärkein elementti. Suojavyöhyke kattaa kohteen lähiympäristön ja avainnäkyvät sekä kaupungin että itäpuolella olevien saarten suuntaan.

Arviointiselostuksessa hankkeella ei ole arvioitu olevan välittömiä kielteisiä vaikutuksia Suomenlinnaan maailmanperintökohteena. Puutteena kuitenkin nähdään, että vaikutusten arviointia ei ole kuitenkaan sidottu Suomenlinnan OUV:hen.

Maiseman kannalta vaihtoehdot VE 0, VE 2, VE 4, VE 5 ja VE 6 koetaan vaikutuksiltaan vähäisimmiksi. Silta- ja köysiratavaihtoehdot VE 1, VE 3, VE 7 ja VE 8 toisivat täysin uuden elementin Kruunuvuorenselälle ja ne näkyisivät Suomenlinnan pohjoisrannasta katsottuna maisemassa, mutta silta tai köysirata ei kuitenkaan ilmeisesti dominoisi maisemaa eikä estäisi näkymää Kulosaaren suuntaan.

Lausunnoissa on todettu, että hankkeella saattaa olla vaikutusta alueen vedenalaiseen kulttuuriperintöön ja hankealueella saattaa olla tuntemattomia vedenalaisia muinaisjäännöksiä. Vedenalainen kulttuuriperintö tulee ottaa huomioon hankkeen valmistelussa.

Arviointiselostuksessa on jäänyt mainitsematta hylkykohde Kruunuvuorenselkä 1 (muinaisjäänösrekisterin kohde 1000018060), joka sijaitsee Kruunuvuorenselällä Katajanokalta itään.

Arkeologiset vedenalaisinventoinnit suunnitelluilla vesirakentamisalueilla on tehtävä niin aikaisin, että muinaismuistolain mukaisiin tutkimus- tai muihin tarvittaviin toimenpiteisiin on aikaa siinä tapauksessa, että vedenalaisia muinaisjäännöksiä on vesirakentamisalueilla.

Luonto

Lausunnoissa todetaan, että Vantaanjoen suulle vaelluskalojen nousun turvaamiseksi perustetun kalaväylän muuttamiseksi suoritetaan kalastuslain mukainen maanmittaustoimitus Kalasataman rakennushankkeen yhteydessä.

Arviointiselostuksessa käsiteltävän hankkeen sellaisten vaihtoehtojen toteutuminen, jotka edellyttäisivät vastaavaa maanmittaustoimitusta, tulisi ottaa huomioon jo Kalasataman rakennushankkeen maanmittaustoimituksen yhteydessä.

Suunnittelualueelle ja sen välittömien vaikutusten alueelle sijoittuu joitakin luontotietojärjestelmän arvokkaita lepakkoalueita. Näiden alueiden sijainti suhteessa suunnittelu- ja vaikutusalueisiin olisi hyvä esittää.

Kruunuvuorenlammen ympäristö on luonnonsuojeluohjelman ja yleiskaavojen mukaan luonnonsuojelulla rauhoitettavaksi suunniteltu luonnonsuojelualue.

Liikenne

Lausunnoissa todetaan, että mikäli Vuosaaren uutta monipolttoainevoimalaitosta ei toteuteta, meriväyläyhteyden merkitys Hanasaareen koostuu sillä aluskäyntejä tulee tässä tilanteessa olemaan polttoaineesta ja aluskoosta riippuen viikoittain useita. Aluskäyntien vaatima nostosillan käyttö aiheuttaa erityisesti ruuhka- ja päiväaikaan siltaa käyttävän liikenteen kannalta merkittäviä liikenneviiveitä ja aikatauluhäiriöitä sekä merkittävää ruuhkaantumista. Sillan avaamisen rajoittaminen yöaikaan hankaloittaisi puolestaan polttoainekuljetuksia sekä aiheuttaisi meluhaittaa voimalaitoksen lähiympäristön asutukselle.

Raitiliikenteen siltayhteys nähdään mahdottomaksi mikäli voimalaitoksen polttoainekuljetukset tapahtuvat meriteitse, joten voimalaitoksen toiminnan jatkuessa, tulisi selvittää mahdollisuudet toimittaa polttoaine voimalaitokseen muilla tavoin.

Arviointiselostuksesta ei yksiselitteisesti selviä, kuinka paljon ja missä kohtaa Katajanokan ja Korkeasaaren välille suunnitellut kallio- ja betoni-tunnelivaihtoehdot mahdollisesti madaltavat laivaväylää sekä aiheuttavat ankkurointikieltoja.

Nostosilta-aukot ja vastaavat kapeikot vaativat aluksilta riittävää nopeutta ohjattavuuden säilyttämiseksi. Riskitarkastelussa tulisikin ottaa huomioon suuren massan ja kulkunopeuden aiheuttama riski.

Esteettömyys saattaa muodostua ongelmalliseksi erityisesti vesiliikenteeseen tai köysirataan perustuvissa vaihtoehdoissa ja tämä tulisi ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa.

Köysiratavaihtoehdossa VE 7 on otettava huomioon alusliikenteen kannalta riittävä alikulkukorkeus. Merenkulun hyötyliikenteen vaatimat alikulkukorkeudet ovat noin 8-18 metriä, mutta väyliä käyttävät alukset ja osa veneistä vaatii huomattavasti suurempia alikulkukorkeuksia.

Vaihtoehtojen peilaus Helsingin yleiskaavan sekä valtakunnallisten ja seudullisten suunnitelmien ja strategioiden tavoitteisiin on arviointiselostuksen keskeinen osa ja sen tulokset tulisi esittää yhteenvedossa.

Liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta on tärkeää, että toteutukseen valittava vaihtoehto tukee joukko- ja kevytliikenteen muodostumista ensisijaisiksi kulkutavoiksi hankkeen lähivaikutusalueilla. Vaihtoeht-

don tulee tarjota houkutteleva joukkoliikenneyhteys kantakaupunkiin Herttoniemen metroyhteyden sijasta.

Ajoneuvoliikenteen vaatima resurssitehoton infrastruktuuri, väylät ja pysäköinti, heikentävät kaupunkikuvaa ja vievät tilaa toiminnoilta, joilla on positiivisia vaikutuksia ihmisten viihtyisyyteen. Kävelyn ja pyöräilyn väylät toisaalta ovat merkittäviä vapaa-ajan toimintojen alueita.

Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisellä on positiivisia vaikutuksia mm. ihmisten terveyteen sosiaaliseen turvallisuuteen sekä alueiden elinvoimaisuuteen. Kävelyn ja pyöräilyn voimakkaalla lisääntymisellä on myös kevyen liikenteen turvallisuutta lisäävä vaikutus.

Liikkumisen ohjauksen avulla voidaan alueen käyttäjiä ohjata kestävien kulkutapojen piiriin, jolloin vähennetään häiriöitä rakentamisen aikana sekä lisätään joukko- ja kevytliikennehankkeiden kannattavuutta.

Yhteenveto mielipiteistä

Yleistä

Mielipiteissä on katsottu, että arviointiselostuksessa ei ole käsitelty eri vaihtoehtoja tasapuolisesti ja toteutettava hankevaihtoehto on päätetty ennen arviointiselostuksen laatimista.

Vaihtoehtoja ei ole kuvattu objektiivisesti, sillä joidenkin vaihtoehtojen osalta on pyritty antamaan positiivinen kuva kun taas toisten vaihtoehtojen osalta on korostettu negatiivisia vaikutuksia. Joidenkin vaihtoehtojen negatiivisia vaikutuksia on vähätelty. Joitakin ohjelmavaiheessa ehdotettuja vaihtoehtoja on jätetty selvittämättä eikä selostuksessa ole kuvattu mitä kaikkia vaihtoehtoja arvioinnin aikana on tarkasteltu ja millä perusteella osasta vaihtoehtoja on luovuttu.

Selostus vaatii lisäselvityksiä ympäristövaikutuksista ennen sitovien jatkopäätösten tekemistä.

Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Mielipiteissä todetaan, että jotkin hankkeen vaihtoehdoista heikentäisivät Laajasalon, Mustikkamaan ja Tervasaaren virkistyskäyttömahdollisuuksia sekä Kruunuvuoren asumisviihtyvyyttä.

Mielipiteissä on katsottu, että siltavaihtoehdot aiheuttaisivat kohtuutonta haittaa alueen purjehdustoiminnalle ja tekisivät purjehduskilpailujen järjestämisen sekä veneilyseurojen toiminnan alueella vaikeaksi tai kokonaan mahdottomaksi.

Kaupunkikuva, maisema ja kulttuuriperintö

Mielipiteissä on katsottu, että siltavaihtoehdot aiheuttaisivat merkittäviä muutoksia kulttuurimaisemaan sekä alueen maisemaan yleisesti. Vaikutuksia maisemaan on vähätelty tai esitetty puutteellisesti.

Siltaraitiotieyhteyden vaikutuksia Korkeasaaren pohjoisrantaan on vähätelty. Yleisesti maisemavaikutuksia on käsitelty liian suppeasti.

Luonto

Mielipiteissä katsotaan, että keskeisimpiä vaikutuksia ovat vaihtoehto VE 1:n vaikutukset Tahvonlahden ja Koirasaarentien varrella sijaitseviin luontoalueisiin. Välillisesti raitiotiesilta aiheuttaa leventämispainetta Koirasaarentielle, joka heikentäisi tien varrella sijaitsevien luontoalueiden luontoarvoja.

Luonnonsuojelualueiden ja arvokkaiden luontokohteiden osalta selostuksessa ei ole mainittu Borgströminmäen jalopuumetsikköä.

Siltavaihtoehtojen vaikutuksia kalastolle ja linnustolle ei ole kerrottu. Silan rakennusvaiheen ympäristövaikutukset on esitetty puutteellisesti.

Liikenne

Vaikutusten arvioinnista on kokonaan jätetty pois vaihtoehto, jossa Herttoniemen ja Laajasalon välillä kulkisi metro, raitiovaunu tai johdinauto sekä nyt esitettyä pidemmät metrovaihtoehdot.

Joidenkin vaihtoehtojen aiheuttama läpikulkuliikenne on katsottu haitalliseksi vaikutuspiirissä olevien kaupunginosien osalta.

Siltavaihtoehto VE 1 nähtiin toimiviksi vain, mikäli energiantuotanto Hanasaaren voimalaitoksessa lopetetaan. Raitiotievaihtoehtoa, jossa otettaisiin huomioon Hanasaaren mahdollisesti jatkuva toiminta, ei ole selvitetty.

Vesiliikennevaihtoehdon VE 6 on katsottu aiheuttavan ruuhkautumista Katajanokan alueella. Vesiliikenteen muita päätepistevaihtoehtoja tulisi selvittää jatkossa.

Liikenneselvitysten taustatiedot ovat puutteelliset eikä tietojen alkuperää tai laskentamenetelmiä ole kuvailtu tarpeeksi. Myös liikenneennusteiden tekemiseen käytetyt väestöennusteet nähdään epärealistisiksi. Keskustan merkitys työskentelypaikkana on vähäisempi selostuksessa esitetystä.

Rakenteiden jäätyminen tai myrskyn aiheuttamia vaaroja vähätellään siltavaihtoehtojen yhteydessä.

Lähes kaikki vaihtoehdot perustuvat oletamaan, että Linnanrakentajan tien tunneli rakennetaan. Kuitenkin Helsinki on syksyllä 2013 päättänyt, että hanketta ei viedä eteenpäin.

Siltavaihtoehtoihin on esitetty erilaisia muutoksia ja muutosten huomiointia jatkosuunnittelussa. Sillan alituskorkeuden tulisi olla vähintään 20 metriä tai silta olisi rakennettava avattavana. Suuret purjelaivat vaatisivat 30 metrin alikulkukorkeuden voidakseen hyödyntää Kruunuvuorenselkää purjehduksiin kovemmalla kelillä, jolloin aallonmuodostus estää purjehdukset Helsingin edustalla.

Mielipiteissä on esitetty riippumattoman veneilyalan asiantuntijaverkoston perustamista hankkeen muun suunnittelun tueksi.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Yhteysviranomainen katsoo, että arviointiselostus täyttää YVA-asetuksen 10 §:ssä mainitut arviointiselostuksen sisältövaatimukset. Arviointiselostus on asianmukaisesti käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla ja siinä on otettu huomioon yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta 3.12.2010 antamassa lausunnossa esittämät täydennystarpeet. Yhteysviranomainen katsoo, että seuraavat seikat tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa ja lupamenettelyissä.

Hankkeen kuvaus

Hankkeen kuvaus, tarkoitus ja sijainti sekä hankkeesta vastaava on esitetty arviointiselostuksessa selvästi. Hanketta koskevat tiedot on esitetty riittävän yksityiskohtaisesti.

Vaihtoehtojen käsittely

Arviointiselostuksessa on esitetty tarpeellisissa määrin hankkeelle eri vaihtoehtoja, joista yhtenä vaihtoehtona on esitetty hankkeen toteuttamatta jättäminen (ns. nollavaihtoehto).

Vaihtoehtojen valinnassa on otettu huomioon yhteysviranomaisen ohjelmasta antama lausunto. Vertailuvaihtoehtoja on tarkasteltu tarvittavassa laajuudessa ja vaihtoehdot ovat riittävän erilaisia, jotta perusvaihtoehtojen erot saadaan selville.

Arviointiselostuksessa tarkastellaan hanketta, jonka toteutusvaihtoehdot poikkeavat toisistaan merkittävästi. Eri vaihtoehdot sisältävät merkittävää infrarakentamista ja siksi on perusteltua, että YVA -vaiheessa suunnitelmien taso on suuntaa-antava. Sen vuoksi onkin tärkeää, että

valittavan toteutusvaihtoehdon osalta ympäristövaikutusten arviointia tarkennetaan samalla kun hankesuunnitelmat tarkentuvat. Suunnittelun aikana havaitut mahdolliset päivitystarpeet arviointiselostuksessa esitettyihin ympäristövaikutuksiin on tuotava esille lupavaiheessa.

Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostuksessa on otettu huomioon maakuntakaavoituksen nykytilanne ja voimassa olevien kaavojen sisältö.

Voimassa oleva maakuntakaava tulee ottaa huomioon Helsingin uuden yleiskaavan laadinnassa. Laajasalon raideyhteyden osalta tämä tarkoittaa, että liikenneyhteyden, mikäli se katsotaan seudulliseksi, sijainti tulee määritellä maakuntakaavassa ennen yksityiskohtaisempaa kaavoitusta.

Arviointiselostuksen vaihtoehdoista kaikilla metroon tukeutuvilla vaihtoehdoilla VE 3, VE 4 ja VE 5 on laajempaa seudullista joukkoliikennevaiikutusta, joka edellyttää asian käsittelyä maakuntakaavassa.

Vaihtoehdoilla VE 0, VE 1, VE 2, VE 6, VE 7 ja VE 8 ei tällä hetkellä käytössä olevan aineiston pohjalta voida katsoa olevan seudullista merkitystä, jolloin niiden linjauksia ei olisi tarpeen ratkaista maakuntakaavassa.

VE 8 toteuttaa heikoimmin 2. vaihemaakuntakaavassa esitettyä suunnitelmääräystä suunnitella yhteys ensisijaisesti joukkoliikenneyhteytenä.

Kaikki hankevaihtoehdot edellyttävät, että raideliikenneratkaisut osoitetaan koko kaupungin yleiskaavassa.

Hankkeen VE 0-vaihtoehdo (liityntäbussit Herttoniemen metroasemalle) ei tue raideliikenteeseen perustuvan liikennejärjestelmän muodostumista eikä sen voida katsoa toteuttavan valtakunnallisia alueidenkäyttöta-voitteita tai Uudenmaan maakuntakaavassa ja Helsingin yleiskaava 2002:ssa asetettuja tavoitteita. Joukkoliikenteen järjestäminen metron liityntäbussilinjoilla uudelle 11000 asukkaan kaupunginosalle ei ole kes-
tävä tai joukkoliikenteen käyttöä edistävä ratkaisu.

Vaikutukset liikenteeseen

Laajasalon raideliikenteenvaihtoehdojen liikenteen ympäristövaikutusten arviointi on tehty asiantuntevasti ja riittävän laaja-alaisesti. Erityisen tär-

keää on, että vaihtoehtojen vertailussa on arvioitu vaikutuksia osana laajempaa seudullista liikennejärjestelmää.

Yhteysviranomaisen painottaa, että lopullista hankevaihtoehtoa valittaessa jatkosuunnitteluun on tärkeitä huomioida vaihtoehtojen vaikutukset seudullisiin tavoitteisiin. Liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta on tärkeää, että hanke tukee joukko- ja kevyenliikenteen muodostumista ensisijaiseksi kulkutavaksi hankkeen lähivaikutusalueella.

Hanasaaren voimalaitoksen meriteitse tapahtuvat polttoainekuljetukset pysäyttäisivät hankevaihtoehtojen VE 1, VE2 ja VE 8 liikenteen sillalla sillan avaamisen vuoksi ja aiheuttaisivat mm. raitiotieliikenteelle häiriötä laajalla alueella. Mikäli Hanasaaren voimalaitoksen toiminta jatkuu ja sinne tulee suunniteltu määrä polttoainekuljetuksia laivoilla, on suora raitiotieliikenne Kruunuvuorenrannasta Helsingin keskustaan toiminnallisesti hankalaa. Yhteysviranomaisen katsoo, että mahdollisen hankevaihtoehtojen VE1, VE2 ja VE 8 jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää Hanasaaren voimalaitoksen polttoainekuljetukset niin, etteivät ne vaikeuta liikennettä välillä Sompasaari – Kruununhaka.

Arviointiselostuksesta ei yksiselitteisesti selviä, kuinka paljon ja missä kohtaa Katajanokan ja Korkeasaaren välille suunnitellut kallio- ja betonitunnelivaihtoehdot mahdollisesti madaltavat laivaväylää ja aiheuttavat ankkurikieltoja. Kyseisten hankevaihtoehdon toteuttamiskelpoisuus on selvitettävä mahdollisen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Hankkeen osakokonaisuuksista merkittävimmät haitalliset vaikutukset maaliikenteelle synnyttää Linnanrakentajantien tunnelin rakentaminen. Tunnelin rakentaminen haittaa autoilijoita, jalankulkijoita ja pyöräilijöitä sekä bussiliikennettä todennäköisesti useamman vuoden ajan. Työn aikaiset liikennejärjestelyt ovat hankalia. Vaikutukset ulottuvat tieverkolle ainakin Itäväylän ja mt 101 (Kehä I) liittymään asti. Työn aikaiset järjestelyt tulee suunnitella mahdollisimman aikaisessa vaiheessa yhteistyössä tienpitäjien ja muiden sidosryhmien kanssa, jotta niiden aiheuttamia haitallisia vaikutuksia voitaisiin lieventää mahdollisimman kattavasti.

Vesiliikenteeseen tai köysirataan perustuviissa hankevaihtoehdoissa VE 6 ja VE 7 hankkeen mahdollisessa jatkosuunnittelussa on otettava huomioon liikkumisen esteettömyys.

Köysiratavaihtoehdon VE 7, Hakaniemen ja Sompasaaren välillä, mahdollisessa jatkosuunnittelussa on otettava huomioon alusliikenteen kannalta riittävä alikulkukorkeus.

Yhteysviranomaisen katso, että selostuksen herkkyytstarkastelu ja sen johtopäätökset Santahaminan ja Vartiosaaren mahdollisen rakentamisen liikenteellisistä vaikutuksista vuonna 2035 on arvioitu, tämän hetkinen tietämys huomioiden, riittävästi arviointiselostuksessa.

Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriperintöön

Kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriperintöön kohdistuvat vaikutukset on esitetty arviointiselostuksessa riittävän selkeästi ja havainnollisesti.

Silta- ja köysiratavaihtoehtojen VE1, VE 3, VE 7 ja VE 8 mahdollisen jatkosuunnittelun vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon Suomenlinnan yleismaailmallinen arvo (Outstanding Universal Value eli OUV).

Jatkosuunnitteluun valitun hankevaihtoehdon arkeologiset vedenalaisinventoinnit tulee tehdä suunnitelmien osoittamilla vesirakentamisalueilla. Muinaismuistolain (295/63) mukaisiin tutkimus- tai muihin toimenpiteisiin on varattava riittävästi aikaa, mikäli vedenalaisia muinaisjäänneksiä löytyy vesirakentamisalueelta.

Melu- ja värinävaikutukset

Arviointiselostuksessa esitetyt käytön aikaiset melutarkastelut ovat riittävät ja niiden perusteella voidaan vertailla riittäväällä tarkkuudella eri vaihtoehtojen vaikutuksia hankealueen melutasoihin.

Keskiäänitasovertailun lisäksi laskennoissa olisi voitu tarkastella myös enimmäistasoja, etenkin raitiotieliikenteen osalta. Lisäksi tarkasteluissa olisi voitu arvioida mahdollisten, olemassa olevien kaavojen melumääräyksien riittävyyttä lisääntyvän melun suhteen.

Arviointiselostuksessa on myös käsitelty rakentamisen aikaisia meluvaiikutuksia. Tältä osin selvitys olisi voinut olla hieman kattavampi ja tuoda paremmin esiin eri vaihtoehtojen erot.

Edellä mainittuihin asioihin tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset ilmanlaatuun ja ilmastoon

Yhteysviranomaisen katsoo, että päästötarkastelun lähtötiedot ja laskentamenetelmät tulee kuvata laajemmin jatkosuunnittelun yhteydessä. Lähtötietojen ja menetelmien esittäminen edistää laskelmista tehtyjen johtopäätösten objektiivista arviointia sekä mahdollistaa tulosten vertaamisen muihin päästöarvioihin.

Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön

Arviointiselostuksen luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistön nykytilaa koskeva kuvaus on riittävä. Eri vaihtoehtojen vaikutukset tulevat hyvin

esille. Myös rakentamisen aikaisia vaikutuksia ja käytönaikaisia vaikutuksia on kuvattu asiallisesti.

Jatkosuunnittelun riskitarkastelussa tulee ottaa huomioon minkä tasoisia haittoja eri riskit toteutuessaan voisivat aiheuttaa lintujen pesintään ja esim. meritaimenten kutunousulle Vantaanjokeen ja kuinka ne voitaisiin ottaa töiden toteutuksessa huomioon.

Laajasalon raideliikenteen YVA -selostuksen eri siltavaihtoehtojen vaikutukset Vantaanjoen kalaväylään tulisi huomioida mahdollisuuksien mukaan Vantaanjoen kalaväylälle mahdollisesti tehtävän Kalasataman maanmittaustoimituksen yhteydessä.

Vaihtoehtoissa VE2, VE3, ja V4 betonitunneli voi aiheuttaa merkittävää vaikutusta matalat lahdet – luontotyyppiin. Mikäli joku betonitunnelivaihtoehto valitaan jatkosuunnitteluun, tulee luonnonsuojelulain mukainen Natura- arviointi tehdä.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostuksessa on riittävästi arvioitu rakennusaikaiset ja käytönaikaiset vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen ja niiden merkittävyys eri hankevaihtoehtoille. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota mm. vaikutusalueen virkistyskäyttömahdollisuuksiin ja edellä mainittuihin vaikutuksiin ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen.

Vaikutukset pintaveden laatuun ja virtauksiin

Voimakkaimmat vesistövaikutukset on arvioinnin mukaan betonitunnelivaihtoehtoissa VE 2, VE 3 ja VE 4. Näissä kaikissa esiintyy erittäin merkittäviä haitallisia vaikutuksia, mitä on pidetty arviointiselostuksessa toteuttamiskelvottomuuteen johtavana kriteerinä. Mikäli jokin betonitunnelivaihtoehtoista kuitenkin valitaan jatkosuunnitteluun, tulee vesistövaikutuksia tarkentaa ja suunnitella riittävät vesistövaikutusten lieventämiskeinot.

Myös puhtaisiin siltavaihtoehtoihin VE 1 ja VE 8 sisältyy rakenteita, joiden vaikutukset veden vaihtuvuuteen ovat kuitenkin huomattavasti pienemmät kuin betonitunnelivaihtoehtoissa. Koska vesistövaikutusten kannalta on tärkeää, ettei vedenvaihtoa heikennetä, myös näiden vaihtoehtojen vaikutusten arviointia tulee vielä tarkentaa, mikäli ne päätyvät jatkosuunnitteluun.

Vaikutustenarvioinnin epävarmuustekijöinä on vesistövaikutusten osalta mainittu mm. että virtausselvityksiä on melko lyhyeltä ajalta. Sedimenttitutkimuksista on todettu, että niitä täydennetään tarvittaessa. Yhteysvi-

ranomainen toteaa, että kyseisten asioiden tarkentaminen on jatko-suunnittelussa keskeistä vesistövaikutusten osalta.

Selostuksessa todetaan, että seuranta tarkentuu vesistö rakentamisen osalta lupavaiheessa. Koska osa vaikutuksista on käytönaikaisia ja niiden tarkkailu saattaa edellyttää pitkäaikaistakin tietoa olosuhteista ennen rakentamista, on tärkeää varautua hankkimaan ennakkoon riittävä vertailuaineisto.

Vaikutukset maaperään

Selostuksessa todetaan, että silta- ja betonitunnelivaihtoehtojen rakentaminen edellyttää runsaasti maa-aineksia, joita tuotaisiin hankealueen ulkopuolelta.

Yhteysviranomaisen katsoo, että toteutusvaihtoehdon jatkosuunnittelussa ja lupamenettelyssä tulee ottaa huomioon myös maa-ainesten hankintaan käytetyille alueille aiheutuvat ympäristövaikutukset.

Riskit sekä onnettomuus- ja poikkeustilanteet sekä niihin varautuminen

Arviointiselostusta varten on tehty alustava riskitarkastelu kaikista hankkeen vaihtoehdoista.

Riskitarkastelussa tunnistettiin hankkeen prosessi-, suunnittelu-, rakentamisriskejä sekä käytön ja kunnossapidon aikaisia riskejä.

Vaihtoehdoissa VE1, VE2 ja VE8 nostosilta-aukot ja vastaavat kapeikot edellyttävät alukselta hyvää ohjattavuutta, mikä puolestaan edellyttää olosuhteista riippuen riittävää nopeutta. Aluksen kulkunopeus yhdistettynä suureen massaansa muodostaa silta-aukossa sinänsä riskin.

Alusten navigointi siltakapeikon läpi kaikissa sääolosuhteissa muodostaa riskin voimalaitoksen polttoainehuollolle. Mahdollisessa törmäystilanteessa nostosilta saattaa vaurioitua ja katkaista alusliikenteen sillan korjaustyön ajaksi.

Yhteysviranomaisen pitää välttämättömänä, että hankkeesta vastaava tulee tekemään jatkosuunnitteluvaihtoehdosta erillisen riskiarvioinnin suunnittelun ja riskienhallinnan apuvälineeksi.

Seuranta

Hankkeen vaikutusten seurannasta on esitetty yleispiirteinen ehdotus, johon on koottu yhteenveto seurantaan liittyvistä keskeisistä asioista. Seurantaohjelmaa tarkennetaan lupavaiheessa ja täsmennetään lupamääräysten mukaisesti.

Muita yksityiskohtia

Yhteysviranomaisen toteaa, että arviointiselostus sisältää joitakin asia-
virheitä ja epätarkkuuksia. Näistä merkittävin on kappaleessa 12, Mer-
kittävät vaikutukset vaihtoehdoittain, vaikutusten merkittävyyden ristiriitaisuus muuhun tekstiin, kappaleeseen 9.8 verrattuna.

Hankkeen konsultilta on saatu asiasta selvitys, jossa todetaan vaihto-
ehdon VE 2:n käytönaikaisten vesistövaikutusten olevan arviointiselos-
tuksen kappaleen 9.8 mukaisesti *merkittäviä* eikä *erittäin merkittäviä* ku-
ten kappaleen 12 yhteenvetoon oli kirjattu.

Edelleen vaihtoehdon VE 3:n käytönaikaisten vesistövaikutusten tode-
taan kappaleen 9.8 mukaisesti olevan *erittäin merkittäviä* eikä *merkittä-
viä* kuten kappaleen 12 yhteenvetoon oli kirjattu.

Kappaleen 15 otsikon "vesiasetuksen mukainen lupa (vesilupa) tulisi vii-
tata vesilain mukaiseen lupaan.

Meluilmoitus tehdään Helsingin kaupungin ympäristökeskukselle eikä
Helsingin kaupungin rakennusvalvonnalle.

Arviointiselostuksessa on jäänyt mainitsematta hylkykohde Kruunuvuo-
renselkä 1 (muinaisjäännösrekisterin kohde 1000018060).

Osallistuminen ja raportointi

Arviointiselostuksen laatimisen yhteydessä on järjestetty yleisötilaisuu-
det 21.10.2013 ja 11.3.2014. Tilaisuuksiin kutsuttiin myös asukasjärjes-
töjen ja muiden yhdistysten edustajista muodostettu seurantaryhmä.

Arviointiselostuksen nähtävillä oloaikana 22.5.2014 Helsingin kaupunki-
suunnitteluvirastossa järjestettyyn tilaisuuteen osallistui hankkeesta
vastaavan, konsultin ja yhteysviranomaisen edustajien lisäksi parikym-
mentä osallistujaa. Esittelytilaisuudessa keskusteltiin mm. liikennemalli-
en matkustajamäärien arvioimisesta ja matkustajien kulkusuunnasta,
Hanasaaren voimalaitoksen toiminnan jatkumisen keskeisestä vaiku-
tuksesta vaihtoehtoihin, maisemavaikutuksista Suomenlinnan maail-
manperintökohteeseen sekä tulevan kantakaupunkiin suuntautuvan lii-
kenteen aiheuttamista vaikutuksista eri kaupunginosille.

Arviointiin liittyvät aineistot ovat olleet nähtävillä myös Uudenmaan ELY-
keskuksen YVA- sivuilla.

Arviointiselostuksesta on tehty sekä suomeksi että ruotsiksi erilliset yh-
teenvetojulkaisut, jotka sisältävät olennaisimmat tiedot hankkeesta, sen
vaihtoehtoista ja vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista.

Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeen osallistumisjärjestelyt on hoidettu asianmukaisesti.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄ OLO

Lähetämme yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteen esittäjille. Lausunto on nähtävillä internetsivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi/laajasalonraideliikenneYVA

Lähetämme kopiot arviointiselostuksesta saamistamme lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Yksikön päällikkö



Eija Lehtonen

Ylitarkastaja



Martti Pelkkikangas

LIITTEET

1) Maksun määräytyminen ja muutoksenhaku

Arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta www.ymparisto.fi/laajasalonraideliikenneYVA

TIEDOKSI

Suomen ympäristökeskus (lausunto + 2 kpl arviointiselostuksia)
Lausunnon antajat
Mielipiteiden esittäjät

LIITE 1**MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MUUTOKSENHAKU****Sovelletut oikeusohjeet**

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (291/2014) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen maksullisista suoritteista vuonna 2014 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

Maksua koskeva muutoksenhaku

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.

