

5.6.2014

f: 08.00

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

05-06-2014

YVA: PELKKIKANGAS

UUDELY/50/07.04/2010

Uudenmaan ELY-keskus

sähköisesti:
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Uudenmaan ELY-keskuksen kuulutus 28.4.2014 (UUDELY/50/07.04/2010)

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS LAAJASALON RAIDELIIKENTEEN VAIHTOEHDOSTA, HELSINKI

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on 28.4.2014 kuuluttanut Laajasalon raideliikennehankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen. Hankkeesta vastaavana toimii Helsingin kaupunki. Kaupungilla on tarve parantaa Laajasalon tavoitettavuutta uudella korkeatasoisella ja hyvän palvelutason joukkoliikenneyhteydellä ja kevyen liikenteen yhteydellä.

Hankealueella kulkee Helsingin Sataman omistamat Kustaanmiekka-Sörnäinen väylä, joka on väyläluokituksestaan kauppamerenkulun 1-lk:n väylä sekä Sompasaaren väylä ja Herttoniemen 9,5/6,9 m väylä, jotka kumpikin ovat kauppamerenkulun 2-lk:n väyliä. Suunnittelualan pohjoispuolella sijaitsee mm. Hanasaaren voimalaitoksen polttoainesatama, johon on säännöllistä laivaliikennettä sekä useita venesatamia. Hankealue sijoittuu vesiväylien ja merenkulun turvalaitteiden osalta kokonaisuudessaan Helsingin Sataman väylänpidon vastuualueelle.

Vesiväylät ja -liikenne asettavat osaltaan vaatimuksia sillan suunnittelulle mm. silta-aukon korkeuden ja leveyden suhteen, kuten myös vaihtoehtoina olleille tunneleille sekä köysiradalle, jonka johdosta suunnitelmien mitoitusten tarkemmista yksityiskohdista tulee olla jatkossa yhteydessä mm. Helsingin Satamaan sekä Liikennevirastoon.

Merenkulun hyötyliikenteen vaatimat alikulkukorkeudet ovat noin 8-18 metriä (mm. puolustusvoimat 18 m sekä palo- ja pelastuskalusto 8 m), mutta väyliä käyttävät alukset ja osa veneistä vaativat huomattavasti suurempia alikulkukorkeuksia. Liikenneviraston julkaisussa *Suositukses vesistösiltojen aukkomitoista* (Merenkululaitoksen julkaisuja 12/2005) on tarkemmin määritelty sillan kulkuaukon määräytyminen.

Ajantasaiset vesiväylien koordinaattitiedot ovat hankkeesta vastaavan saatavissa Liikenneviraston meriväyläyksiköstä.

5.6.2014

Dnro 2996/1123/2014
V-390



Yksikön päällikkö

Simo Kerkelä

Tarkastaja

Jari Koironen

Jakelu

Uudenmaan ELY-keskus

Tiedoksi

Kirjaamo
Jarmo Hartikainen, Liikennevirasto
Risto Lång, Liikennevirasto

24.06.2014

2207/07.71.710/2010

Uudenmaan ELY – keskus
Kirjaamo
PL 36
00521 Helsinki

f: 02.00
Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
27-06-2014
VA: PELKKIKANGAS
UUD ELY/50/07.04/2010

LAUSUNTO LAAJASALON RAIDELIIKENTEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää HSL:n lausuntoa Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arvioinnin tarkoituksena on ollut selvittää ennen uusien joukkoliikenneyhteyksien toteuttamispäätöstä tarkasteluun otettujen vaihtoehtojen ympäristövaikutukset ja liikenteellinen toimivuus osana liikennejärjestelmää.

Vaihtoehtojen liikenteellisten vaikutusten arviointi on tehty hyvin, asiantuntevasti ja riittävän laaja-alaisesti. Arvioitavana on HSL:n näkemyksen mukaan ollut kattavasti vaihtoehtoja. Liikenteellisten vaikutusten tarkastelu-alueena on käytetty koko pääkaupunkiseutua. HSL:n näkemyksen mukaan hankkeella on vaikutuksia koko Helsingin seudulla, sillä vaikutuksia kohdistuu sekä ajoneuvo- että joukkoliikenteen merkittäville sisääntuloväylille. Mallintamalla tuotetut indikaattorit ovat kuvaavia ja tuovat esille vaihtoehtojen erot. Vaikutusten arvioinnin syventämiseksi voisi matkojen määrän rinnalla esittää myös pyöräily- ja ajoneuvoliikennesuoritteiden muutokset.

Vaihtoehtojen peilaus Helsingin yleiskaavan sekä valtakunnallisten ja seudullisten suunnitelmien ja strategioiden tavoitteisiin on arviointiselostuksen keskeinen osa ja sen tulokset tulisi esittää myös yhteenvedossa. Arviointiselostuksessa viitataan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2011), jonka päivittäminen on käynnissä. Vuonna 2015 valmistuvan liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) tavoitteet ovat pääsisällöltään vastaavia kuin voimassa olevassa suunnitelmassa. Valmisteilla olevassa suunnitelmassa tavoitellaan joukkoliikenteen sekä pyöräilyn kilpailukyvyyn kasvattamista sekä ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallitsemista. Tarve kustannustehokkuudelle sekä toimille kestävän liikkumisen lisäämiseksi ja liikennejärjestelmän haitallisten vaikutusten vähentämiseksi on kuitenkin tullut entistä vahvemmin esille.

HSL painottaa, että lopullista vaihtoehtoa valittaessa jatkosuunnitteluun on tärkeää huomioida vaihtoehtojen vaikutukset seudullisiin tavoitteisiin. Liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta on tärkeää, että hanke tukee joukko- ja kevytliikenteen muodostumista ensisijaisiksi kulkutavoiksi hankkeen

24.06.2014

2207/07.71.710/2010

lähivaikutusalueilla. Seudullisesti merkittävä tekijä on myös hankkeen vaikutus metron kuormituksen keventämiseen Kulosaaren sillalla. Metron kuormitus Kulosaaren sillalla määrittää koko metrolinjalla tarjottavan kapasiteetin tarpeen ja sillä on siksi merkittävä vaikutus liikennöinti-kustannuksiin. Valittavan vaihtoehdon tulee tarjota houkutteleva joukkoliikenneyhteys kantakaupunkiin Herttoniemen metroyhteyden sijasta.

Koska suunnittelutarkkuus ei arvioinnin aikana ole ollut riittävä kustannusten ja yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden yhdenmukaiseen vertaamiseen, on kannattavuusarviot olleet perusteltua jättää pois arviointiselostuksessa. Arviointiselostuksessa kuitenkin sivutaan aiheita, jotka vaikuttavat yhteiskuntataloudellisuuteen. Asiantuntija-arvioina voisi tuoda esille vaikutuksia ihmisten terveyteen, viihtyisyyteen, resurssitehokkuuteen ja maanarvon lisääntymiseen.

Liikenteellä ja sen infrastruktuurilla on sekä suoria että välillisiä vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyisyyteen. Arviointiselostuksessa on esitetty joidenkin vaikutusten asiantuntija-arvioita, mutta niitä voisi käsitellä laajemminkin. Keskeinen tekijä keskusten viihtyisyydessä ja elinvoimaisuudessa on tilankäyttö. 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.

Selostuksessa on kuvattu haitallisten vaikutusten lieventämistä työmenetelmien valinnalla, jossa informaation ja tiedottamisen on tunnistettu olevan avainasemassa. Liikkumisen ohjaus, joka sisältää informaation sekä tiedottamisen toimenpiteitä, tulisivat jatkossa kytkeä kiinteäksi osaksi hankkeen toteutuksen suunnittelua. Liikkumisen ohjauksen avulla voidaan alueen käyttäjiä ja tulevia käyttäjiä ohjata kestävien kulkutapojen piiriin, jolloin vähennetään häiriöitä jo rakentamisen aikana sekä lisätään joukko- ja kevytliikennehankkeiden kannattavuutta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)



Suvi Rihniemi
toimitusjohtaja



Sini Puntanen
osaston johtaja

24.06.2014

2207/07.71.710/2010

TIEDOKSI

HSL:n kirjaamo
HSL:n hallitus
Johanna Vilkuna
Arttu Kuukankorpi
Tapani Touru
Riikka Aaltonen
Lauri Rätty
Ville Uusi-Rauva
Marko Suni

26.6.2014

1502/06.060.605/2010

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
PL 36
00521 HELSINKI
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

**Viite**

Asianne 28.4.2014: Lausuntopyyntö Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta
UUDELY/50/07.04/2010

LAUSUNTO LAAJASALON RAIDELIIKENTEEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIINTI-SELOSTUKSESTA

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä kiittää otsikossa mainitusta lausuntopyynnöstä ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on tarkasteltu eri vaihtoehtojen vaikutusta ilmanlaatuun vain arvioimalla tarkastelualueen liikenteen kokonaispäästöt, joissa ei ole saatu merkittäviä eroja vaihtoehtojen välillä. Paikalliset ilmanlaatuhaat ja -hyödyt vaihtoehtojen välillä eroavat merkittävimmin riippuen siitä, lisääntyykö henkilöauto- ja/tai bussiliikenne alueella. Ilmanlaadulliset seikat eivät estä tai suosi selvästi jotakin vaihtoehdoista, mutta raide- ja kevyttä liikennettä edistävät vaihtoehdot ovat kokonaisvaikutuksiltaan parhaat.

Pääkaupunkiseudun yhteisen ilmastostrategian tavoitteita on tarkistettu vuonna 2012. Uusien tavoitteiden mukaan tähdätään 20 %:n päästövähennyksiin vuoteen 2020 mennessä ja hiilineutraaliuteen vuoteen 2050 mennessä. Liikenteen osuus seudun päästöistä on noin neljännes. Kaikissa toimenpiteissä tulisi pyrkiä mahdollisimman vähäpäästöisiin ratkaisuihin. Ilmaston näkökulmasta raideliikenneratkaistut sekä jalankulun ja kevyen liikenteen edistäminen ovat keskeisiä.

HSY vastaa pääkaupunkiseudun kasvihuonekaasupäästölaskennoista. Laskennat toteutetaan KASVENER-menetelmään perustuvalla pääkaupunkiseudun oloihin sovelletulla HILMA-mallilla. Liikenteen päästöt saadaan LIPASTO-järjestelmästä. Vuoden 2013 tieliikenteen päästöt olivat Helsingissä 516 tuhatta tonnia CO₂-ekv., josta henkilöautojen osuus oli 315 tuhatta tonnia. Tähän lukuun verrattuna voidaan päätellä, että vaikutusten arvioinnissa tehdyt päästölaskennat ovat virheellisiä. Arvioinnin todetaan koskevan tarkastelualueen kokonaispäästöjä. Olisi hyvä avata laskentamenetelmää läpinäkyvyyden parantamiseksi ja tarkentaa laskennan rajausta. Päästöjen kannalta olennaista on huomioida henkilöautoliikenteen määrä eri vaihtoehdoissa. Oletettavasti myös VE 0 on selvästi muita runsaspäästöisempi vaihtoehto. Esimerkiksi HSL:n Reittioppaassa käytetään henkilöautolle päästökerrointa 171 g/henkilökm, bussille 73 g/henkilökm ja raideliikenteelle 0 g/henkilökm. Kokonaisuudessaan ilmastovaikutusten arviointi on hyvin vähäinen, eikä sitä ole liitetty tiivistelmän arviointiin. Se tulisi avata päätöksentekijöille eri vaihtoehtojen

osalta vielä paremmin, jotta päätöksillä voidaan rakentaa hiilineutraalia seutua. Myös infran rakentamisen päästöt tulee ottaa huomioon.

Arviointiselostuksessa ei ole tarkasteltu vaihtoehtoja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta, vaikka ilmastonmuutoksen vaikutuksilla kuten merenpinnan nousulla ja lisääntyvillä sademäärillä voi olla merkitystä vaihtoehtojen toteuttamiselle. Ilmatieteen laitoksen tuoreen raportin mukaan (Kahma ym. 2014) merivedenkorkeuden maksimiarvot ovat kasvaneet merkittävästi Suomen rannikolla 1900-luvun aikana ja Helsingissä noin 30 cm. Lisäksi ilmastonmuutoksen myötä keskivedenkorkeuden arvioidaan nousevan vuosisadan loppuun mennessä Helsingissä noin 30 cm, mutta korkeimpien valtamerien pinnannousun arvioiden toteutuessa nousu voi olla lähes 90 cm. Sademäärin arvioidaan lisääntyvän selvästi ja suotuisten olosuhteiden vallitessa talvisin rannikolla sade voi myös tulla lumena, mikä on syytä ottaa huomioon siltavaihtoehtoja suunniteltaessa.

Yhteyshenkilöt tarvittaessa ovat:

HSY:n kehittämissyksikkö, projektipäällikkö Jussi Pirinen, puh. 09 1561 3013, seutu- ja ympäristötieto, projektipäällikkö Pia Tynys, puh. 09 1561 2047

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä



Matti Hilli
hallintojohtaja, toimitusjohtajan sijainen

JAKELU

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

TIEDOKSI

HSY:n kirjaamo



Aluehallintovirasto

Etelä-Suomi
Peruspalvelut, oikeusturva ja luvat –vastuualue
Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö

LAUSUNTO

ESAVI/4634/05.14.00/2014

27.6.2014

Julkinen

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus
PL 36
00521 HELSINKI



lausuntopyyntönnö UUDELY/50/07.04/2010

LAAJASALON RAIDELIIKENTEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS

Helsingin kaupunki suunnittelee Kruunuvuoren rantaan noin 10 000 asukkaan asuinalueita, minkä vuoksi kaupungilla on tarve parantaa Laajasalon tavoitettavuutta joukkoliikenneyhteydellä ja kevyen liikenteen yhteydellä.

Arvioitavat vaihtoehdot:

- VE 0 Liityntäbussit Herttoniemen metroasemalle
- VE 1 Raitiotie- ja kevytliikenneyhteys silloilla Kruunuhaasta Kruunuvuorenrantaan
- VE 2 Raitiotie- ja kevytliikenteen betonitunneli- ja siltayhteys Kruunuhaasta 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 Kruunuvuoren välillä

ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO

puh. 029 501 6000
fax 03 570 8002
kirjaamo.etela@avi.fi
www.avi.fi/etela

Hämeenlinnan päätoimipaikka
Birger Jaarlin katu 15
PL 150, 13101 Hämeenlinna

Helsingin toimipaikka
Ratapihantie 9
PL 110, 00521 Helsinki

Kouvolan toimipaikka
Kauppiamiehenkatu 4
PL 301, 45101 Kouvola

Lausunto

Etelä-Suomen aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat vastuualueen ympäristöterveydenhuoltoyksikkö esittää lausuntonaan seuraavaa:

Aluehallintovirasto pitää ympäristöterveyden näkökulmasta tärkeänä sellaisen vaihtoehdon toteuttamista, josta aiheutuu mahdollisimman vähän melu- ja pienhiukkaspäästöjä tuleville ja erityisesti nykyisille asuinalueille, joissa haittojen torjunta on vaikeaa.

Kaikissa vaihtoehdoissa aiheutuu rakentamisen aikana melu- ja pölyhaittaa ympäristöön. Haittojen torjunta tulee suunnitella ja toteuttaa siten ettei, niistä aiheudu asukkaille ja muille herkästi häiriintyville kohteille terveys- ja viihtyvyyshaittaa. Erityistä huomiota tulee haittojen torjunnassa kiinnittää sellaisiin kohteisiin, joissa haittojen kesto on pitkäaikainen.

Vaihtoehdoissa, joissa liikenteestä voi aiheutua tärinä- ja/tai runkomeluhaittaa, tulee haittojen torjunta suunnitella huolellisesti etukäteen ja toteuttaa siten, ettei niistä aiheudu asukkaille ja muille herkästi häiriintyville kohteille terveys- ja viihtyvyyshaittaa.

Ympäristöterveydenhuollon
ylitarkastaja

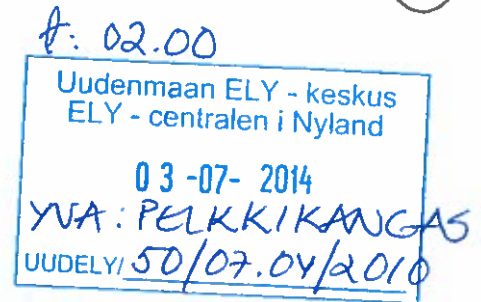


Erja-Riitta Tarhanen

TIEDOKSI**Helsingin kaupungin ympäristökeskus, ympäristöterveydenhuolto**



Uudenmaan ELY-keskus
PL 36
00521 Helsinki



Lausuntopyyntö 28.4.2014

Lausunto Helsingin Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Uudenmaan liitto on antanut vuonna 2010 lausunnon Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnossa todettiin, että arvioitavat vaihtoehdot ovat lähtökohtaisesti toteutuskelpoisia ja arviointiohjelma antaa riittävän lähtökohdan arviointiselostuksen laatimiselle. Erityisen tärkeänä pidettiin, että vaihtoehtojen vertailussa arvioidaan vaikutuksia osana laajempaa seudullista liikennejärjestelmää.

Arviointiselostuksessa on arvioitu nykytilan ja kahdeksan eri vaihtoehdon ympäristövaikutuksia. Vaihtoehdot on kuvattu ja arvioitu monipuolisesti. Myös vaikutukset laajempaan seudulliseen liikennejärjestelmään on otettu huomioon. Aineisto antaa mahdollisuuden vaihtoehtojen keskinäiseen vertailuun.

Arviointiselostuksessa on otettu huomioon maakuntakaavoituksen nykytilanne ja voimassa olevien kaavojen sisältö. Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa vuodelta 2006 on osoitettu ohjeellinen seutuliikenteen rata Katajanokalta Kruunuvuorenrantaan. Uudenmaan maakuntavaltuuston hyväksymässä 2. vaihemaakuntakaavassa merkintä on kumottu ja korvattu liikenteen yhteystarve -merkinnällä Helsingin keskustasta Laajasaloon. Merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan kyseinen yhteys on suunniteltava ensisijaisesti joukkoliikenneyhteytenä. Maakuntakaavan nuolimerkintä on yleispiirteinen eikä sen perusteella voi arvioida mahdollisen liikenneyhteyden tarkkaa sijaintia ja toteuttamistapaa. Vaihemaakuntakaava on vahvistettavana ympäristöministeriössä eikä siten ole vielä voimassa. Vahvistamispäätös on arvioitu saatavan vuoden 2014 aikana.

Voimassa oleva maakuntakaava tulee ottaa huomioon Helsingin uuden yleiskaavan laadinnassa. Laajasalon raideyhteyden osalta tämä tarkoittaa, että liikenneyhteyden, mikäli se arvioidaan seudulliseksi, sijainti tulee määrittellä maakuntakaavassa ennen yksityiskohtaisempaa kaavoitusta. Arvioiduista vaihtoehdoista kaikilla metroon tukeutuvilla vaihtoehdoilla (VE 3-5) on laajempaa seudullista joukkoliikennevaikutusta ja edellyttävät asian käsittelyä maakuntakaavassa. Vaihtoehdoilla 0,1,2,6,7, ja 8 ei tällä hetkellä käytössä olevan aineiston pohjalta voida katsoa olevan seudullista merkitystä, eikä niiden linjauksia siten olisi tarpeen ratkaista maakuntakaavassa. VE 8 toteuttaa heikoimmin




2.vaihemaakuntakaavassa esitettyä suunnittelumääräystä suunnitella yhteys ensisijaisesti joukkoliikenneyhteytenä.

Arvioiduista vaihtoehdoista 3, 4 ja 5 ovat toteuttamistapansa puolesta Uudenmaan maakuntakaavan mukaisia. Näiden vaihtoehtojen linjaus poikkeaa kuitenkin merkittävästi maakuntakaavassa osoitetusta linjauksesta. Edellä mainitut vaihtoehdot ovat myös Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa esitetyn tavoitteen mukaisia, mutta osoitettu yleispiirteisellä yhteystarve-merkinnällä. Maakuntakaavojen merkinnöistä johtuen on metrovaihtoehtoon päädyttäessä tarkempi linjaus ratkaistava tällä hetkellä esitettyä tarkemmin myös maakuntakaavassa. Tämä olisi otettava huomioon ja mainittava kuvattaessa hankkeen edellyttämiä lupia ja päätöksiä. Tarkemman kannan hankkeen seudullisuudesta ja suhteesta maakuntakaavaan voi liitto antaa vasta valitun toteutustavan selvittyä ja sitä koskevan suunnittelun edettyä.

Uudenmaan elinkeinoihin ja innovaatiotoimintoihin, logistiikkaan, viherrakenteeseen, tuulivoimaan ja kulttuuriympäristöihin keskittyvä 4. vaihemaakunta on valmisteilla. Siinä voidaan tarvittaessa käsitellä myös muita ajankohtaisia suunnittelukohteita. Kaavaluonnos tulee nähtäville alkuvuodesta 2015 ja kaavaehdotus alkuvuodesta 2016. Mikäli Laajasalon raideyhteys edellyttää maakuntakaavakäsittelyä, on merkintä mahdollista käsitellä 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä, jos toteuttamista koskeva päätös ja tarvittavat lisäselvitykset ovat liiton käytettävissä viimeistään ennen maakuntakaavaehdotuksen laatimista. Maakuntakaavassa käsiteltävistä asioista päättää maakuntahallitus.

UUDENMAAN LIITTO



Riitta Murto-Laitinen
johtaja

Lasse Rekola
ympäristöasiantuntija

Jakelu

Uudenmaan ELY-keskus
UML / Kirjaamo

03.07.2014

f: 02.00

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
03 -07- 2014
YVA: PELKKI/KANVAS
UUD.ELY/50/07.04/2010

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
PI 36
00521 HELSINKI

Viite UUDELY/50/07.04/2010

Asia **HELSINKI, Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää Museovirastolta lausuntoa Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Museovirasto on perehtynyt YVA-selostukseen vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelun ja Suomenlinnan maailmanperintökohteen huomioimisen näkökulmasta. Rakennetun kulttuuriympäristön, kulttuurimaiseman ja maassa olevan arkeologisen kulttuuriperinnön suojeluasiantuntija on Helsingin kaupungin museo/Keski-Uudenmaan maakuntamuseo.

Laajasalon raideliikennehankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa esitellään useita sellaisia hankevaihtoehtoja, joihin sisältyy vesirakentamista Helsingin keskustan vesialueella ja joilla voi olla vaikutusta vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Kattavaa tietoa Helsingin vedenalaisista muinaisjäännöksistä ei ole toistaiseksi olemassa. Vedenalainen kulttuuriperintö on huomioitava raideliikennehankkeen YVA-selostuksessa ja hankkeen käytännön valmistelussa.

YVA-selostuksen nykytilan kuvauksessa esitellään asiallisesti hankealueelta ja sen ympäristöstä tällä hetkellä tunnetut vedenalaiset muinaisjäännökset. Todetaan myös aivan oikein, että alueella saattaa olla toistaiseksi tuntemattomia kohteita, koska aluetta ei ole kokonaisuudessaan tutkittu/inventoitu. Tunnetut kohteet on merkitty kartalle. Pienempänä puutteena nykytilan esittelyssä on, että kartassa on jäänyt nimeämättä ja tekstiosuudessa mainitsematta hylkykohde Kruunuvuorenselkä 1 (muinaisjäännösrekisterin kohde 1000018060), joka sijaitsee Kruunuvuorenselällä Katajanokalta itään. Kyseessä on suurehkon puurunkoisen aluksen 2010 löytynyt suurelta osin sedimenttiin painunut hylky.

Luvussa 9 Käytönaikaiset vaikutukset tuodaan esiin se, että lähes kaikilla hankevaihtoehtoilla voi olla vaikutusta vedenalaiseen kulttuuriperintöön, vesirakentamisalueisiin liittyy lisätutkimusten/inventoinnin tarvetta ja asiassa on oltava yhteydessä Museovirastoon. Haitallisten vaikutusten lieventämistä käsittelevässä luvussa 11 todetaan, että vedenalaisten muinaisjäännösten esiintyminen kartoitetaan rakentamisen vaikutusalueilla ennen töihin ryhtymistä. Mikäli kohteita havaitaan, suunnitellaan tarvittavat toimet (esimerkiksi kohteen dokumentoiminen löytöpaikallaan) tapauskohtaisesti yhdessä Museoviraston kanssa.

Vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioimisen perusasiat on tuotu esiin YVA-selostuksessa, joten Museovirastolla ei ole huomautettavaa selostuksesta sen osalta. On kuitenkin syytä korostaa, että arkeologiset vedenalaisinventoinnit suunnitelluilla vesirakentamisalueilla on tehtävä niin hyvissä ajoin etukäteen, että muinaismuistolain (295/63) mukaisesti tutkimus- tai muihin tarvittaviin toimenpiteisiin on aikaa siinä tapauksessa, että vedenalaisia muinaisjäännöksiä on vesirakentamisalueilla.

Suomenlinnan maailmanperintökohde on Laajasalon raideliikennehankkeen vaikutusalueella. Maailmanperintökohdetta käsitellään YVA-selostuksen

nykytilankuvauksessa sivuilla 24 -25 kertoen muun muassa 2011 tehdystä esityksestä maailmanperintökohteen suojavyöhykkeen rajauksen uusimiseksi. Rajauksen muutosesityksen vaiheita keskeisempää olisi esittää kartalla maailmanperintökohteen voimassa oleva rajaus ja kertoa suojavyöhykkeen tarkoituksesta esimerkiksi seuraavasti: 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) vaarannu. 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.

Maailmanperintökohde on aivan oikein esillä myös hankkeen käytönaikaisia vaikutuksia arvioitaessa sivulla 109. Viitaten raporttiin Suomenlinnan suurmaisemasta (2011) todetaan, että hankkeella ei ole arvioitu olevan välittömiä kielteisiä vaikutuksia Suomenlinnaan maailmanperintökohteena. YVA-selostuksessa vaikutusten arviointia ei ole sidottu Suomenlinnan OUV:hen, mikä on heikkous. Vaikutusten arviointiin sisältyy lähinnä suppea lainaus raportista.

Voidaan todeta, että maailmanperintökohteen maiseman kannalta vaihtoehdot VE0, VE2, VE4, VE5 ja VE6 ovat vaikutuksiltaan vähäisimmät. Silta- ja köysiratavaihtoehdot VE1, VE3, VE7 ja VE8 toisivat täysin uuden elementin Kruunuvuorenselälle ja ne näkyisivät Suomenlinnan pohjoisrannasta katsottuna maisemassa, kuten voi päätellä sivun 104 kaaviokuvasta. Etäisyydestä johtuen silta tai köysirata ei kuitenkaan ilmeisesti dominoisi maisemaa eikä estäisi näkymää Kulosaaren suuntaan. YVA-selostuksen puutteena on, että siihen ei ole liitetty havainnekuvaa siltavaihtoehdoista Suomenlinnan pohjoisosasta nähtynä.

Vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelun osalta yhteyshenkilö Museovirastossa on intendentti Maija Matikka (maija.matikka@nba.fi, puh. 040-1286284) ja maailmanperintökohteen huomioimisen osalta erikoisasiantuntija Stefan Wessman (stefan.wessman@nba.fi, puh. 040-1286256).

Yli-intendentti

Helena Taskinen

Intendentti

Maija Matikka

Tiedoksi Helsingin kaupunki / Helsingin kaupunginmuseo
Anne Mäkinen, Helsingin kaupunginmuseo



23.6.2014

Ryj/1

7

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus
PL 36
00521 Helsinki

f. 02.00
Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
04-07-2014
YVA: PELKKIKANGAS
UODELY/50/07.04/2010

§ 748

Lausunto Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

HEL 2014-006020 T 11 01 05

Lausunto

Kaupunginhallitus päätti antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot -hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta seuraavan lausunnon:

Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot -hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus on selkeästi laadittu. Tarkasteltujen vaihtoehtojen määrä on riittävä. Ympäristövaikutusten arvioinnissa on riittävästi tunnistettu ja selvitetty vaihtoehtojen oleelliset ja merkittävimmät ominaisuudet ja vaikutukset. Vaihtoehtojen vertailu on tehty kattavasti ja yhteismitallisesti siten, että se täyttää YVA -menettelyä koskevan lain vaatimukset ja osaltaan luo edellytykset liikenneratkaisua koskevalle päätöksenteolle.

Helsingin kaupunginhallitus esittää seuraavat huomiot ja tarkennukset YVA-selostukseen:

Suunnittelualueen ympäristön nykytilan kuvaus

Luontoa koskevaa kuvausta (2.11.) on hyvä täydentää muutamilla lisätiedoilla vaelluskaloista ja lepakoista.

Vaelluskalojen nousun turvaamiseksi Vantaanjoen suulle on perustettu kalastuslakiin perustuva kalaväylä. Kalaväylän rajojen selvittäminen ja merkintä kartalle edellyttää kalastuslain 24 § mukaista maanmittaustoimitusta. Kruunuvuorenselän vesialueella on jo käynnissä Kalasataman rakennushanke, jonka toimenpiteet mahdollisesti kaventavat kalaväylää Kalasataman ja Mustikkamaan välillä. Kalasataman rakennushankkeen toteutuksen yhteydessä



23.6.2014

Vantaanjoen kalaväylälle tehtäen maanmittaustoimitus, mikäli aluehallintovirasto katsoo että kalaväylää tulee siirtää. Laajasalon raideliikenteen YVA -selostuksen eri siltavaihtoehtojen vaikutukset Vantaanjoen kalaväylään tulisi huomioida mahdollisuuksien mukaan saman maanmittaustoimituksen yhteydessä.

Lepakkohavainnoista mainitaan suunnittelualueelta vuonna 2013 Koirasaarentien varresta löydetyt uudet lepakkopaikat, jotka puuttuvat vuonna 2003 julkaistusta koko Helsingin lepakkoselvityksestä ja siten luontotietojärjestelmästä. Luontotietojärjestelmän arvokkaista lepakkoalueista sijoittuu suunnittelualueille pieni osa tärkeästä lepakkoalueesta 18/03 Kaisaniemenranta - Linnunlaulu ja ns. välittömien vaikutusten alueelle seitsemän kohdetta: 19/03 Hopeasalmi, 27/03 Kulosaaren Leposaari, 28/03 Kivinokka (pääosin), 20/03 Tullisaari, 21/03 Tahvonlahdenniemi, 22/03 Aittosaari ja 13/03 Jollaksenlahti - Saunalahti.

Tiedossa ei ole erityisiä perusteita olettaa, että eri vaihtoehtoista aiheutuisi merkittävää haittaa lepakoille missään edellä mainituista kohteista. Niiden sijainti suhteessa suunnittelu- ja vaikutusalueisiin olisi kuitenkin hyvä esittää kartalla.

Kruunuvuorenlammen ympäristö on paitsi arvokas luontokohde myös luonnonsuojeluohjelman ja yleiskaavojen 1992 ja 2002 mukaan luonnonsuojelulla rauhoitettavaksi suunniteltu luonnonsuojelualue.

Maankäyttö ja kaavoitus

Kaupunginvaltuuston jatkosuunnittelun pohjaksi hyväksymä vaihtoehto (VE1) raitioliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn siltayhteydestä on ollut lähtökohtana myös maankäytön suunnittelussa. Kruunuvuorenrannan asemakaavat on laadittu varautuen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn siltaan. Vaihtoehtoon VE8 osalta autoliikenteen sillan tuomaan liikennemäärään ei ole varauduttu Kruunuvuorenrannan eikä Kalasataman asemakaavoituksessa eikä muussakaan suunnittelussa. Metro-suunnittelua Kruunuvuorenrannan tarpeisiin ei ole käynnissä. Myöskään köysirataa koskevaa suunnittelua ei ole vireillä.

Kiinteistötoimen teettämän arvion perusteella raitiotieyhteydellä (VE1) olisi myönteinen vaikutus Kruunuvuorenrannan alueen tonttien arvoon, koska alueen saavutettavuus paranee. Tonttien arvonnousun lisäksi siltayhteydellä olisi positiivinen vaikutus alueen tonttien ja alueelle toteutettavien asuntojen markkinoitavuuteen ja sitä kautta myös alueen rakentamisaikatauluun. Toimivalla joukkoliikennetyhteydellä ja keskustan saavutettavuuden paranemisella voisi olla yleisimminkin positiivinen vaikutus Laajasalon alueen asuntohankeiden toteutumiseen.



Liikenne

Esteettömyys saattaa muodostua ongelmalliseksi erityisesti vesiliikenteeseen tai köysirataan perustuvissa vaihtoehdoissa VE6 ja VE7. Hankkeen jatkosuunnittelussa on otettava huomioon liikkumisen esteettömyys kaikissa olosuhteissa.

Vaihtoehdossa VE7, jossa Hakaniemen ja Sompasaaren välille rakennetaan köysirata, on otettava huomioon alusliikenteen kannalta riittävä alikulkukorkeus.

Hanasaaren voimalaitoksen polttoainekuljetusten liikenteelliset vaikutukset ja Hanasaaren voimalaratkaisut

Vaihtoehdot VE1, VE2 ja VE8 sisältävät Kruununhaan ja Sompasaaren välisen siltaratkaisun, jossa alusliikenteen Hanasaareen on suunniteltu kulkevan avattavan nostosillan kautta. Nostosiltoihin liittyy mm. seuraavia haasteita:

Mikäli Vuosaaren uutta monipolttoainevoimalaitosta ei toteuteta, meriväyläyhteyden merkitys Hanasaareen korostuu nykyisestä uusiutuvien energialähteiden käytön ja niiden kuljetusten lisääntymisen sekä alusten koon kasvun myötä. Aluskäyntejä tulee tässä tilanteessa olemaan polttoaineesta ja aluskoosta riippuen viikoittain useita. Koska mainittuja energiahuolto- ja voimalaitosratkaisuja ei ole tehty, on energian toimitusvarmuuden takaamiseksi lähtökohtana oltava Hanasaaren voimalaitoksen laivakuljetusten turvaaminen.

VTT:n tutkimusraportissa 5.1.2009 (VTTR- 10689-08) esitetyn tyypillistä irtolastialusta koskevan simuloinnin perusteella nostosillan aukioloaika olisi Hanasaareen tullessa 11 – 16 minuuttia riippuen siitä, käytetäänkö saattohinaajaa vai ei. Hanasaaresta lähdeittäessä sillan läpiajoon kuluva aika olisi 8 – 10 minuuttia. Ottaen huomioon Kruununhaan ja Sompasaaren välisen sillan mahdollisesti kasvavat liikennemäärät, edellä mainitut sillan aukioloajat olisivat erityisesti ruuhka- ja päiväaikaan siltaa käyttävän liikenteen kannalta pitkiä ja aiheuttaisivat merkittäviä liikenneviiveitä ja aikatauluhäiriöitä (VE1 ja VE2) sekä merkittävää ruuhkaantumista (VE8).

Aluksilla tapahtuvan polttoainehuollon toimivuuden kannalta sillan avaamisen rajoittaminen esim. yöaikaan tai tiettyihin ajankohtiin aiheuttaisi aluksille suhteellisen pitkiä odotusaikoja ja hankaloittaisi polttoainekuljetuksia. Toisaalta voimalaitoksen lähiympäristön muuttuessa asumiseen, ei yöaikaan kohdistuva satamatoimintojen lisääminen ole tavoiteltava ratkaisu ympäristöhäiriöiden, kuten melun lisääntymisen takia.



23.6.2014

YVA –selostuksen kohdassa 10.1. todetaan mm., että ”Sompasaari – Kruununhaka –siltayhteyden rakentaminen ja Hanasaaren voimalaitoksen toiminta ovat polttoaineiden merikuljetusten vuoksi ristiriidassa keskenään, mikäli silta rakennetaan ennen voimalaitostoiminnan loppumista Hanasaassa.”

Hanasaaren voimalaitoksen polttoainekuljetusten ja raitioliikenteen Sompasaari–Kruununhaka siltayhteyden välinen ristiriita on kaupunginhallituksen mielestä erittäin merkittävä sekä joukkoliikenteen toimivuuden että voimalaitoksen polttoainehuollon kannalta. Raitioliikenteen siltayhteys ei ole käytännössä mahdollinen niin kauan kun voimalaitoksen polttoainehuolto tapahtuu meritse. Mikäli voimalaitoksen toiminta jatkuu, on selvittävät mahdollisuudet toimittaa polttoaine voimalaitokseen muilla tavoin. Tätä vaihtoehtoa tulee tällöin verrata niihin kustannuksiin ja haittoihin, joita laivakuljetukset aiheuttavat liikenteelle ja maankäytölle. Tämän johdosta tulisi tutkia raitioliikennevaihtoehto suoraan Kalasataman keskukseen.

Kohdassa 9.2.10 todetaan, että ”Vuosaaren rakennetaan uusi monipolttoainevoimalaitos ja Hanasaari lakkautetaan. Tässä tapauksessa voimalan toiminta jatkuu vuoden 2020 alkupuolelle.” Kohdan toinen virke esitetään tarkistettavaksi kuulumaan: Voimalan toiminta jatkuu 2020-luvun alkupuolelle.

Myös muissa arvioiduissa vaihtoehtoissa kuin nostosiltavaihtoehtoissa Hanasaaren kuljetukset on otettava huomioon. Arviointiselostuksesta ei esimerkiksi yksiselitteisesti selviä, kuinka paljon ja missä kohtaa Katajanokan ja Korkeasaaren välille suunnitellut kallio- ja betonitunnelivaihtoehdot mahdollisesti madaltavat laivaväylää ja aiheuttavat ankkurikieltoja. Väylän madaltuminen lisäisi alusliikennettä, kustannuksia ja ympäristövaikutuksia. Toteuttamiskelpoisuus on selvittävä jatkosuunnittelussa ennen päätöksentekovaihetta.

Merkittävät vaikutukset vaihtoehtoittain

Kunkin vaihtoehdon VE1 – VE 8 osalta on varmistettava, että merkittävät vaihtoehdot on vertailtu vaihtoehtoon VE0 nähden, mm. liikenteelliset vaikutukset VE1 ja VE8 osalta.

Lukua esitetään tarkennettavaksi siten, että vaihtoehdossa VE0 mainitut, myös vaihtoehtoille VE1 – VE7 yhteiset ympäristövaikutukset mainittaisiin selvyiden vuoksi kunkin vaihtoehdon yhteydessä.

Epävarmuustekijät

Vaihtoehtoissa VE1, VE2 ja VE8 nostosilta-aukot ja vastaavat kapeikot edellyttävät alukselta hyvää ohjattavuutta, mikä puolestaan edellyttää



23.6.2014

Ryj/1

olosuhteista riippuen riittävää nopeutta. Aluksen kulkunopeus yhdistettynä suureen massaan 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.

Käsittely

Esittelijä muutti ehdotustaan jäsen Oskalan ja 1. varapuheenjohtaja Pajamäen vastaehdotusten mukaisesti.

Vastaehdotus:

Hannu Oskala: "Mikäli voimalaitoksen toiminta jatkuu, on selvitettävä mahdollisuudet toimittaa polttoaine voimalaitokseen muilla tavoin. Tätä vaihtoehtoa tulee tällöin verrata niihin kustannuksiin ja haittoihin, joita laivakuljetukset aiheuttavat liikenteelle ja maankäytölle."

Kannattaja: Osku Pajamäki

Vastaehdotus:

Osku Pajamäki: Kohdan (18) viimeiseksi lauseeksi: Tämän johdosta tulisi tutkia raitioliikenneyhteysvaihtoehto suoraan Kalasataman keskukseen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Pöytäkirja on pidetty yleisesti nähtävänä Helsingin kaupungin kirjaamossa (Pohjoisesplanadi 11-13) 1.7.2014 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty 4.7.2014.

Kaupunginhallitus



23.6.2014

Ryj/1

Anna Villeneuve
pöytäkirjanpitäjä



MUUTOKSENHAKUOHJEET

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91 §