

Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: torstai 11. tammikuuta 2024 13.06
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Helsingin Länsisataman laajennushankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (YVA-selostus) arviointi

Luokat: Tiina

Uudenmaan ELY-keskus
Helsinki

Olen saanut tutustua Helsingin Länsisataman laajennushankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostukseen asukasillassa 29.11.2023 Hyvän Toivon kappelissa. Tilaisuus oli hyvin järjestetty ja antoi hyvän kuvan hankkeesta.

Keskityn tässä satamatunneliin.

Pidän huonona ratkaisuna sitä, että Tallinnan, myös osittain Baltian laivaliikenne jäivät Länsisatamaan. Ne pitäisi hoitaa Vuosaaresta, johon Länsisatama kokonaisuudessaan siirrettiin. Kun Länsisatamaa vapautettiin asumiselle, asukasjärjestöt saivat sen käsityksen, että kaikki satamatoiminnot: matkustajalaivat ja tavarakuljetukset, siirrettiisiin Vuosaareen. Näin ei sitten tapahtunut ja se on kuin asukkaiden pettämistä. Olin silloin Kampin kaupunginosayhdistyksen puheenjohtaja ja olimme vauhdittamassa sataman siirtoa Vuosaareen. Tästä on käyty keskustelua ja tuotu esiin, että valmiuksia matkustajalauttojen toiminnoille ja yhteyksille Helsingin keskustaan ei Vuosaaresta ole.

YVA-selostuksessa on kuitenkin vaihtoehto VEO, jossa ei ole mahdollista Tallinnan liikenteen keskittäminen Länsisatamaan. Se pidetään vaikeana toteuttaa yllä mainituista syistä johtuen. Kuitenkin pidän sitä yhtenä tärkeänä ja toteuttamiskelpoisena vaihtoehtona.

Nykyisessä tilanteessa voidaan todeta, että laivoista purkautuva rekka- ja henkilöautoliikenne häiritsee asumista Jätkäsaaressa, Ruoholahdessa ja Kampin länsilaidalla. Olen asunut 36 vuotta sataman vaikutusalueella ja nähnyt sen valtavan satamatoimintojen kehityksen ja kasvun. Rekoista tulevat päästöt ovat mustuttaneet mm. Mechelininkadun varrella olevan talon seinää. Crusellin silta on tukossa kolme kertaa päivässä, kun laivasta purkautuu rekkoja ja henkilöautoja.

Esillä on kolme erilaista linjausvaihtoehtoa satamatunnelille: VEA, VEC ja VED. Kaikissa vaihtoehdossa tunnelin alkupäätt ovat samat. VEC ja VED tunnelien suuaukkorakenteet sijaitsevat Salmisaaren päässä Länsiväylällä. Näitä vaihtoehtoja pidän parhaana, sillä käsitykseni mukaan siellä ei ole asutusta. Kuitenkin asukasillassa tuli esiin, jos ymmärsin oikein, että sinne oltaisiin suunnittelemassa asumista. Ei ole järkevää sijoittaa asumista tulevalle liikenteen saastuttamalle alueelle. Helsingistä löytyy tyhjiä tontteja puhtaammiltakin alueilta.

VEC ja VED vaihtoehdossa rakentamisen aikainen vaikutus liikenteeseen on suurin. Se on tosin väliaikaista. Tärkeää on, että lopputuloksena selostuksen mukaan raskas liikenne poistuu Jätkäsaaresta ja Eteläsatamasta ja vähenee Katajanokalta. Raskaan liikenteen siirtäminen Länsisatamaan on huolimatta tunnelista asumista kuormittava vaihtoehto. Tällöin olisi perusteltua siirtää koko satamatoiminto Vuosaareen. Satamatoiminnot keskellä Helsinkiä ja kiinni asutuksessa ei ole monista syistä, mm. päästöjen ja meluhaittojen takia, ole järkevää. Mm. Tukholman keskustasta on siirretty jo vuosia sitten pois matkustajalaivat. Vaikutukset rakentamisen aikana kasvillisuuteen, eläimiin ja suojelukohteisiin sekä maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön ovat vaihtoehdossa VEC ja VED kohtalaisia tai vähäisiä, joten nämä vaihtoehdot ovat parempia kuin vaihtoehto VEA. Meluvaikutukset on arvioitu rakentamisen aikana VEC ja VED vaihtoehdossa vähäisiksi ja toiminnan aikana vähäisiksi kaikissa vaihtoehdossa. Muut vaikutukset, mm. vaikutukset ihmisiin ja elinkeinoihin todetaan toiminnan aikana kohtalaisiksi. Ei ole tarkkaa tietoa, miten kohtalainen vaikutus on määriteltä. Nämä asiat puoltavat vaihtoehtoja VEC ja VED.

VEC ja VED vaihtoehtojen rakentaminen kestää 11-15 vuotta. Tuo on kärsivällisyyttä koetteleva kokemus alueen asukkaille, jotka ovat saaneet seurata ensin Ruoholahden, sitten Jätkäsaaren rakentamista noin 30 vuoden ajan (HS. Ruoholahden ensimmäinen talo 8.2.1993). Tätäkin taustaa vasten tulisi uudelleen harkita kaikkien satamatoimintojen ml. Tallinnan matkustaja- ja tavaraliikenteen sijoittamista Vuosaareen. Tulisi mm. kehittää yhteyksiä Vuosaaren satamasta keskustaan. Olisiko se halvempi ja nopeampi vaihtoehto kuin esillä oleva Länsisataman satamatunnelin rakentaminen? Vaikka satama maksaa tunnelin, voimmeko olla varmoja, että se ei välillisesti tulisi vaikuttamaan helsinkiläisten veronmaksajien maksamiin veroihin.

Lähettilä: Nurminen-Piirainen Miia <
Lähetetty: keskiviikko 10. tammikuuta 2024 15.07
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Kopio: Ruutu Ilkka
Aihe: UUDELY/13199/2022
Liitteet: Länsisataman laajentaminenYVA-selostus mielipide.pdf

Luokat: Ossi; Ympäristö

Hei,

Liitteenä Helen Oy:n ja Helen Sähköverkko Oy:n mielipide koskien Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamisen YVA-selostusta.

Miia Nurminen-Piirainen
Maankäyttöasiantuntija
Helen Oy

www.helen.fi



Julkinen

10.01.2023

[Aihe]

Uudenmaan ELY-keskus

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

UUDELY/13199/2022

Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentaminen, Helsinki

Helen Oy ja Helen Sähköverkko Oy mielipide: Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamisen YVA-selostus

Helen kiittää Helsingin Satamaa hyvästä yhteistyöstä hankkeen edellyttämien selvitysten osalta sekä toimintojen yhteensovittamisen ja vaikutusten lieventämisen tahtotilasta.

Helsingin Satama Oy:n laajentamiseen liittyvän Satamatunnelin rakentaminen vaikuttaa Helen Oy:n Salmisaaren alueen rakenteisiin ja voimalaitosalueen kehittämisen edellytyksiin. Voimalaitosalueelle suunnitellaan merkittäviä hankkeita, joilla korvataan kivihiili sekä saavutetaan Helenin ja Helsingin kaupungin vuoden 2030 hiilineutraalisuustavoitteet. Tällä hetkellä Helenillä on Salmisaaren voimalaitosalueella käynnissä mm. ilmavesilämpöpumppu- ja sähkökattilalaitoshankkeet sekä hiilikattilan muutos pellettikattilaksi. Tavoiteaikataulu näiden käyttöönotolle on vuodenvaihte 2024-25.

Salmisaari säilyy Helenin merkittävänä energiantuotantoalueena, jonka tavoitteena on kehittyä uuden aikakauden energia-alueeksi pitkällä aikavälillä. Salmisaaren lämmöntuotannon merkitys kantakaupungille ja Lauttasaarelle on merkittävä toimitus- ja huoltovarmuuskysymys. Toimitus- ja huoltovarmuuden takaamiseksi uusien tuotantomuotojen käyttöönotto ja vanhojen korvaaminen tulee mahdollistaa alueella saumattomasti. Monipuolinen, hajautettu energiantuotanto vaatii tilaa, jotta hiilineutraalin yhteiskunnan lämmön- ja energiantuotanto voidaan turvata. On ensiarvoisen tärkeää, että hyödynnetään olemassa olevia rakenteita ja mahdollistetaan energiantuotanto ja sähkönsiirto tärkeissä solmukohtissa. Alueella tulee mahdollistaa tulevaisuudessa myös uusien ratkaisujen käyttöönotto. Alueen maanalaisille tiloille on tunnistettu tarpeita jatkossakin polttoon perustumattomien tuotantoratkaisuiden, toiminnan tehokkuuden sekä energijärjestelmän joustavuuden turvaamiseksi. Lämmöntuotannon sähköistyessä alueen 110 kV sähköinfrastruktuurin toimintavarmuus on keskeinen asia. Tulevina vuosina hiilineutraalisuustavoitteet sekä lämmöntuotannon sähköistyminen tulee edellyttämään erittäin merkittäviä investointeja, joiden toteutuminen mahdollisimman kustannustehokkaasti ja ympäristöystävällisesti on niin Helenin kuin Helsingin kaupungin ja asiakkaidemme etu.

Helen Oy kiittää pääosin kattavasta sekä laadukkaasta YVA-selostuksesta. Arviointiselostuksen osalta Helen toteaa seuraavaa.

Vaikutukset maakäytön rajoituksiin ja kehittämismahdollisuuksiin sekä yhteisvaikutusten arviointi

Helen katsoo, että suunnitteluratkaisujen vaikutukset maankäytön rajoituksille ja kehittämismahdollisuuksille sekä yhteisvaikutukset Salmisaaren maankäytön osalta on arvioitu suhteellisen kevyesti ja siirretty osin YVA-lainsäädäntöön sisältyvää arviointityötä kaavoitusvaiheeseen. Helenin näkemyksen mukaan arviointityötä ei tulisi jättää ainoastaan vireillä olevan kaavoituksen varaan. Myös yhteysviranomaisen on YVA-ohjelmasta antamassaan lausunnossa todennut vastaavasti.

10.01.2023

Vaikutusten merkittävyyden arviointi

Kokonaismerkittävyyden arviointitulukoissa öljyluolien käytöstä poistoon, louhintakiellon purkuun ja uuden kevyen polttoöljyn varastoinnin rakentamiseen ja luvittamiseen liittyvät vaikutukset ja epävarmuudet jäävät osin heikosti havaittaviksi. Helen myös katsoo, että vaikutusten arvioinnista puuttuu aineellisen omaisuuden käyttöön liittyvät vaikutukset, joissa on huomattavia eroja vaihtoehtojen välillä. Sanallisten arviointien mukaiset erot vaikutusten merkittävyydessä olisi tullut Helenin näkemyksen mukaan näkyä myös arviointitulukoiden merkittävyyden osalta voimakkaammin.

YVA:ssa ei ole esitetty tai arvioitu hankkeen vaikutuksia sähkönsiirto- ja jakeluverkkoon. Salmisaari-Meilähti-Pitäjänmäki 2x110 kV voimajohdolle on haettu lunastamalla pysyvä käyttöoikeus, joka rajoittaa lunastusalueella maanomistajan oikeuksia. Hanke ei saa vaarantaa johdon paikalla pysymistä. Esim. maatäyttö Länsiväylän pohjoispuolelle voi aiheuttaa muutoksia pylvään perustuksiin. Salmisaaren energia-alueelta lähtee myös maanalaisia 110 kV kaapeleita, joilla on merkittävä vaikutus Helsingin kantakaupungin sähkönjakeluun. Kaapeleita on sijoitettu myös kalliotunneliin, jonka lähelle osa satamatunnelin vaihtoehtoista sijoittuu. Tunnelin ja siellä olevan infran turvallisuutta ei saa vaarantaa.

Toteutettavuuden arviointi

Toteutettavuuden osalta vaihtoehtoihin VEC ja VED liittyy öljyluoliin liittyviä epävarmuustekijöitä, joita ei voida täysin poistaa tässä vaiheessa selvitysten keskeneräisyyden vuoksi. Kriisitilanteisiin varautumisen johdosta riittävä paikallinen kevyen polttoöljyn varastointikapasiteetti on olennaista ja se on mahdollistettava keskeytyksettä eli mahdollisen uuden öljynvarastointiratkaisun tulee olla käyttövalmiina ennen kuin öljyluolia voidaan ottaa pois käytöstä. On myös syytä huomioida, että käytöstä poiston jälkeen vuotovesien hallinnantarve, voi jatkua ajallisesti pitkäänkin. Mikäli korvaavaan säiliöratkaisuun päädyttäisiin, olisi se Helenin strategian vastaista fossiilisten polttoon perustuvana investointina.

On myös syytä huomioida, että myös lauhdevesikanavan toimintakyky tulee turvata keskeytyksettä. Lauhdevesikanavan toiminta linkittyy vahvasti voimalaitosalueen ympäristölupiin ja niiden lupamääräyksiin. Toimintaan sisältyy myös vesitalouslupavollisia elementtejä, jolloin mahdollisiin uusiin lupamenettelyihin liittyy öljysäiliöiden tavoin aikataulullisia ja muita luvitukseen liittyviä riskejä.

Luvat

Konsultointiväyhykkeellä edellytetty lausuntomenettely ei koske vain öljyluolien käytöstä poistoa, vaan koskee kaikkea merkittävää rakentamista ja kaavoittamista Tukesin määrittämällä Salmisaaren voimalaitosalueen konsultointiväyhykkeellä.

Helen Oy ja Helen Sähköverkko Oy

Ilkka Ruutu
Kiinteistöjohtaja

Lähtettäjä: Jätkäsaari-seura ry <
Lähetetty: lauantai 23. joulukuuta 2023 0.52
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Mielipide / Länsisataman laajentaminen, YVA-selostus (UUDELY/13199/2022)

Luokat: Tiina

Jätkäsaari-seura ry.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Mielipide Länsisataman laajentamisen YVA-selostuksesta

Jätkäsaaren ja Ruoholahden asukasyhdistys Jätkäsaari-seura ry. esittää mielipiteenään Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) selostuksesta (UUDELY/13199/2022) seuraavan.

Tässä lausunnossa Jätkäsaari-seura kiinnittää huomiota erityisesti niihin kohtiin YVA-ohjelmassa, joiden osalta seura katsoo ohjelmassa olevan tarkentamisen varaa arvioinnin loppupäätelmiä varten. Näitä ovat erityisesti vaikutukset maankäyttöön, liikenteeseen sekä luontoon ja kulttuuriympäristöön. Tiivistäen Jätkäsaari-seura katsoo, että hankkeen ympäristövaikutuksia tulisi arvioida tarkemmin erityisesti vaihtoehtojen A ja C osalta, joiden negatiiviset ympäristövaikutukset on arvioitu seuran näkökulmasta liian vähäisiksi.

Länsisataman laajennus

Jätkäsaari-seura katsoo, että suunniteltu laiturialueen laajennus on joka vaihtoehdossa tarpeellinen ja kannattava toteuttaa.

Seura arvostaa sitä, että seuran YVA-ohjelmasta esittämä mielipide (15.11.2022) sataman laajennuksen vaikutuksesta Ahdinaltaaseen suunnitellun uimarannan veden laatuun on otettu huomioon. Uimaranta on merkittävä koko eteläisen Helsingin asukkaille. Seura edellyttää, että sataman laajennuksen vaikutuksia Ahdinaltaan veden laatuun seurataan edelleen.

Satamatunneli

Maankäyttö

Vaihtoehdoissa C ja D öljyluolien käytöstä poistumisella voi arvioida olevan positiivisia vaikutuksia paikalliseen maankäyttöön. Öljyvaraston sijaintitarve Salmisaaren alueella liittyy keskeisesti Salmisaaren ja Kellosaaren voimalaitosinfrastruktuureihin. Helsingin Energian tavoitteena on Salmisaaren voimalaitoksen alasajo 2020-luvun aikana, vaikka tarkka luopumisaika onkin lykkääntynyt. Myös Kellosaaren varavoimalaitoksen öljyvarastot ja niiden edellyttämät varoalueet vievät runsaasti maa-alueita Ruoholahdesta ja estävät Kellosaarenrannan kehittämistä esimerkiksi asuinrakentamiseen, kuten Jätkäsaari-seura on huomauttanut alueen kaavoitusta koskeissa lausunnoissaan (14.6.2016, 8.6.2020, 10.9.2021). Kellosaaren varavoimalaitos tulee 50 vuoden ikään vuonna 2024 ja siitä oli alun perin tarkoitus luopua jo Ruoholahden rakentamisen yhteydessä vuonna 1994.

Jätkäsaari-seura katsookin, että päätelmissä tulee ottaa huomioon pysyvien maankäyttövaikutusten osalta, että öljyvaraston käytöstä poistaminen sekä luopuminen Salmisaaren ja Kellosaaren öljypohjaisesta voimalainfrastruktuurista ja siirtyminen muihin energian ja kaukolämmön tuotantotapoihin vapauttaisi paikallisesti lisää maata rakentamiskäyttöön.

Liikenne

Eri vaihtoehtojen rakentamisaikaisten liikenteellisten vaikutusten suuruutta koskevat arviot on perusteltu varsin ylimalkaisesti. Jätkäsaari-seura toivoo näkevänsä päätelmissä tarkemmin perustellun arvion rakentamisaikaisten liikenteellisten vaihtoehtojen vaikutuksen suuruudesta.

Kasvillisuus, eläimet ja suojelukohteet

Jätkäsaari-seura katsoo, että vaihtoehtojen A ja C pysyvät ympäristövaikutukset on arvioitu liian alhaisiksi. Lapinlahden sairaalapuiston etelälaita viheralueineen (K14/15) on merkitty suojeltavaksi arvokkaaksi kasvillisuuskohteeksi kokonaisuutena, ei vain mukulakirvelin välittömän esiintymisalueen osalta. Vaihtoehdossa A varsin suuri osa, yli puolet alueen arvokkaasta kasvillisuuskohteesta jää työmaa-alueen alle, ja loputkin sijaitsevat työmaa-alueen reunalla. Lisäksi vaihtoehdossa A huomattava osa alueella sijaitsevista liito-oravan esiintymisalueista (etenkin sairaalapuiston ja hautausmaan ydinalueita yhdistävä, keskeisesti sijaitseva ydinalue 127/2020) jää työmaa-alueen alle. Maisemoinnin ja korvaavien istutusten vaikutus luontoarvoille aiheutuvien vahinkojen lieventämiseen on kasvillisuuden ja hyönteislajiston säilymisen osalta epävarmaa. Liito-oravan elinalueiden kannalta vahinkojen lieventäminen vaikuttaa vielä epätodennäköisemmältä, sillä liito-orava tarvitsee nimenomaan vanhoja puita, joita maisemoinnin yhteydessä toteutettavat puuistutukset tai keinotekoiset rakenteet eivät korvaa. Vaihtoehdossa C vaikutukset kasvillisuuskohteiden ja puuston osalta ovat pienemmät.

Jätkäsaari-seura edellyttää, että päätelmässä otetaan paremmin huomioon vaihtoehtojen A ja C pysyvät haitalliset ympäristövaikutukset kasvistoon, eläimistöön ja suojelukohteisiin, jotka erityisesti vaihtoehdossa A ovat suuruusluokaltaan selvästi vähäistä suurempia lieventämistoimenpiteistä huolimatta.

Maisema, kaupunkikuva, kulttuuriympäristö

Lapinlahden sairaalapuisto on suojeltu Ilmarisen tonttiin asti valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä (RKY), jossa yhdistyvät sekä rakennettu että luonnontilainen ympäristö historiallisesti, kaupunkikuvallisesti, virkistyksellisesti ja luonnonarvoiltaan merkittävällä tavalla. Etenkin puiston luonnontilaisten ympäristöjen virkistysarvo lähialueiden asukkaille on suuri naapurikaupunginosia myöten, sillä muualla eteläisessä kantakaupungissa ei vastaavanlaajuisia luonnontilaisen ympäristön kokonaisuutta ole. Puisto on lisäksi suojeltu Helsingin kaupungin asemakaavalla (2011:12046). Puiston suojelun yhteydessä on todettu, että eräs puistokokonaisuuden maisemallisesti arvokkaimmista osista ovat puiston eteläosan luonnontilaiset maastokohteet, kuten avokalliot, joiden alasta vaihtoehdoissa A ja C suuri osa jää työmaa-alueen alle ja katoaa tunnelirakentamisen seurauksena. Tunnelikannen päälle toteutettava maisemointi ei korvaa laadultaan alkuperäistä luontoa. Vaihtoehdossa A puistoalueelle sijoittuva avotunneliosuus myös pienentää merkittävästi puiston luonnontilaisia alueita.

Jätkäsaari-seura edellyttää, että päätelmässä otetaan paremmin huomioon vaihtoehtojen A ja C pysyvät haitalliset ympäristövaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön, jotka erityisesti vaihtoehdoissa A ovat suuruusluokaltaan selvästi vähäistä suurempia lieventämistoimenpiteistä huolimatta.

Vaihtoehdossa C työmaa-alueen raja kulkee läheltä maisemallisesti erityisen arvokkaaksi näköalapaikaksi arvioitua Lippukallion aluetta. Jätkäsaari-seura katsoo, että työmaa-alue tulisi hankevaihtoehdossa rajata siten, että maisemallisesti arvokas alue säilyy eheänä.

Helsingissä 22.12.2023

Jätkäsaari-seura ry.

Lähetäjä: Kristian Wahlbeck
Lähetetty: torstai 11. tammikuuta 2024 15.36
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Kopio: Nyrölä Liisa (ELY)
Aihe: UUDELY/13199/2022 Lapinlahti-säätiön lausunto
Liitteet: Lausunto_Länsisatama_2024.pdf

Luokat: Tiina

Viite: UUDELY/13199/2022

Lähetän ohessa Lapinlahti-säätiö sr:n lausunnon Helsingin sataman Länsisataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Ystävällisin terveisin

Kristian Wahlbeck
hallituksen puheenjohtaja
Lapinlahti-säätiö sr

Lapinlahti-säätiö sr

Viitteenne: UDELY/13199/2022

Lapinlahti-säätiön lausunto Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamisen YVA-selostuksesta

Lapinlahti-säätiö sr vaalii ja suojelee Lapinlahden entisen sairaala-alueen rakennus- ja kulttuurihistoriaa sekä puiston luontoarvoja. Tehtävänsä mukaisesti säätiö lausunnossaan YVA-selostuksesta keskittyy Lapinlahden alueen ympäristövaikutusten ennakkoarvointiin. Säätiö kuitenkin näkee, että YVA-selostus on puutteellinen sekä arvioitujen satamatunnelin vaihtoehtojen, arviointinäkökulmien että aikahorisontin suhteen.

Vaihtoehdot: Erityistä huolta herättää vaihtoehdossa VEA satamatunnelin pohjoisen suuaukon vaikutus tiukasti suojeltuun kirvelilaattakoihin, jonka pääasiallinen esiintymä Suomessa Lapinlahden RKY-alueen eteläosassa suurella todennäköisyydellä tuhoutuisi tunnelin louhimisen myötä.

Lapinlahti-säätiö katsoo, että YVA-selostus osoittaa kaikki esillä olevat vaihtoehdot ongelmallisiksi. Vaihtoehto VEA ja osin myös vaihtoehto VEC vaarantavat Lapinlahden kansallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä ja ovat olevan luonnonsuojelulain vastaisia ja niistä tulee näin ollen jatkosuunnittelussa luopua. Lapinlahti-säätiö katsoo, että YVA-selostuksen esille tuomien kielteisten vaikutusten takia vaihtoehdon D:n lisäksi tulee jatkossa arvioida myös uusi vaihtoehto, jossa satamatunnelin suuaukko sijoittuu Ilmarisen talon länsipuolelle, mahdollistaen Länsiväylän ylittävän vihreän kannen ja lisärakentamisen Länsiväylän päälle.

Arviointinäkökulmat: Satamatunnelin pohjoisen aukon sijainnilla tulee olemaan runsaasti ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia, joita kuitenkin on arvioitu varsin suppeasti. Ihmisiin kohdistuvan arvioinnin näkökulmista puuttuvat sekä lapsi- että mielenterveysvaikutusten arviointi kuten myös arviointi vaikutuksista tulevien sukupolvien hyvinvointiin ja terveyteen. Lapinlahden puiston merkitys kaupunkilaisten virkistysalueena korostui pandemia-aikana. Selostuksessa tulee nykyistä laajemmin huomioida puiston, puuston ja luonnon monimuotoisuuden vaikutuksia ihmisiin sekä pitkällä aikavälillä että pandemian tapaisissa poikkeusoloissa.

Aikahorisontti: Lain voiman saaneen Uudenmaan maakuntakaavan 2050 ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kaavakartan mukainen Tallinna-tunneli sekä jo rakenteilla oleva Rail Baltica-yhteys tulevat ratkaisevasti vähentämään satamaliikennettä Helsingissä. Nämä tulevaisuudennäkymät asettavat luonto- ja kulttuuriarvoja peruttamattomasti tuhoavan satamatunnelin uuteen valoon. Satamatunneli on tarpeellinen vain Tallinnan tunnelin valmistumiseen saakka, 2030- ja 2040-luvun ajan. Lapinlahti-säätiö katsoo, että historiallisen puiston ja siihen liittyvien luontoarvojen tuhoaminen mahdollisesti vain parikymmentä vuotta käytössä olevan tunnelin takia olisi peruuttamaton virhe. YVA-selostuksen aikahorisonttia tulee ulottaa Tallinnan tunnelin rakentamiseen saakka.

Lapinlahden puisto

Helsingin 20. Länsisataman kaupunginosassa sijaitseva sairaalapuisto rakennuksineen on Helsingin kaupungin omistuksessa. Sairaaloiminnan loputtua rakennuksissa on vuodesta 2014 toiminut mielen hyvinvoinnin, taiteen ja kulttuurin keskus Lapinlahden Lähde ja luovien alojen toimijoiden osuuskunta Lapinlahden Tilajakamo. Alueella järjestetään kasvavaa, kaikille avointa monipuolista hyvinvointi- ja kulttuuritoimintaa. Pääosa rakennuksista ja koko puisto ovat nykyisin avoimia kaikille. Alueen toiminta kumpuaa Lapinlahden aikaisemmasta tehtävästä mielenterveystyön edelläkävijänä ja on osa kulttuurihistoriallista jatkumoa.

Lapinlahden puisto rakennuksineen on kansallisesti arvokas, ainutlaatuinen ja erityissuojelua vaativa kokonaisuus. Alueella on voimassa vuonna 2012 vahvistettu rakennusten ja puiston arvot turvaava ja

alueen kehittämistä ohjaava asemakaava. Kaavan antamaa suojelua tulee kunnioittaa. Puisto tulee historiansa ja nykykäyttönsä vuoksi nähdä säilytettävänä Helsingin kaupunkikuvaa ja -kulttuuria rikastuttavana suojelukohteena.

C.L. Engelin suunnittelema sairaala valmistui vuonna 1841 ja sen ympärille suunniteltiin sairaalatoimintoja tukeva promenadipuisto ajan maisemapuistoihanteiden mukaisesti. Puistorakentaminen alkoi heti sairaalan valmistuttua, ja kohta puistoalue kattoi koko silloisen Lapinniemen. Karuun kalliomaastoon rakennettiin upea puistokokonaisuus ylilääkäri Fahlanderin (1841–65) ja ylilääkäri Saelanin (1865–1904) aikana. Alueen nykyiset maisemanmuodot ovat pääosin silloin tehtyjen maantäyttötöiden tulosta. Kaivopuiston ja Kaisaniemen puiston rinnalla Lapinlahden puisto kuuluu Helsingin kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden puistojen kärkeen.

Avoimien niittyjen, puuryhmien, metsiköiden ja avokallioiden muodostama kokonaisuus loi puistoon vaihtelevia maisematiloja ja näkymiä, jotka polkuverkosto toi vain sairaala-alueella asuvien ulottuville. Luonnonkasvillisuutta täydennettiin taitavasti harvinaisilla jalopuuistutuksilla. Puiston keskiosassa oli ylilääkärin puutarha, josta erityisesti Saelanin aikana tuli kaupungissa kasvitieteellinen harvinaisuus. Rannikolle tyypillisen luonnonmaiseman, hoidetun puiston, hyötypuutarhan ja kukkatarhojen kokonaisuuden uskottiin tukevan sairaalapotilaiden tervehtymistä. Se oli perusteluna myös sille, että potilaat osallistuivat puiston perustamis- ja kunnostustöiden tekemiseen. Lapinlahden kokonaisuus rakennettiinkin aikakauden käsitysten mukaisesti tervehtymistä ja hyvinvointia edistäväksi sairaalaympäristöksi.

Aikoinaan kauas kaupungin ulkopuolelle rakennettu Lapinlahden sairaala-alue kiinnittyy nykyisin saumattomasti kaupunkiin. Alun perin 17,5 hehtaarin laajuisesta puistosta on jäljellä enää runsas kolmannes, noin kahdeksan hehtaaria. Monia puiston osia on osoitettu muuhun maankäyttöön. Viimeisimmät puiston luonteeseen merkittävästi vaikuttaneet muutokset ovat Ilmarisen toimistorakennus, uudet kevyen liikenteen järjestelyt alueen etelä- ja kaakkoisreunaa pitkin ja Länsiväylän korottaminen puiston kohdalla.

Vaikka puiston alkuperäisestä pinta-alasta on menetetty yli puolet, on puisto ydinosaan säilynyt pitkään jatkuneen sairaalatoiminnan ansiosta alkuperäisessä muodossa ja viime vuosien hyvän hoidon ja tehtyjen kunnostusten avulla palannut lähes entiseen loistoonsa. Kuten YVA-selostuksessa todetaan (kohta 8.11.3.3), sairaala-alueen rakennukset ja ympäröivä puisto kuuluvat Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihistoriallisten ympäristöjen luetteloon (RKY) ja suurin osa rakennuksista on suojeltu rakennussuojelulailla. RKY-alue ulottuu Ilmarisen taloon asti sen pohjoispuolella. Helsingin kaupungin yleisten alueiden arvoympäristöjen inventoinnissa puisto kuuluu arvoluokkaan I. Kaikkein arvokkaimpiin puiston osiin on luokiteltu eteläosan maamuodot ja puuryhmät, jotka uhkaavat tuhoutua, jos satamatunnelin vaihtoehto A toteutuu.

Puiston luontoarvot

Lapinlahdessa luonnon biodiversiteetti on poikkeuksellisen monipuolinen. Puiston kasvillisuus- ja luontoarvoista on tehty erillisiä selvityksiä. Sairaalapuiston alueella on luonnonsuojeluasetuksessa erityisesti suojeltavaksi ja erittäin uhanalaiseksi (EN) luokitellun kirvelilattakoin (*Depressaria chaerophylli*) esiintymä (Faunatica 2020). Uudenmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta tehdyissä selvityksissä puistossa on todettu mahdollisesti Suomen laajin mukulakirvelikasvusto (*Chaerophyllum bulbosum*), jonka ydinalue sijaitsee satamatunnelin vaihtoehtoon VEA suuaukon kohdalla. Monimuotoisuuden myötä myös puiston lintupopulaatio on merkittävä. Vaihtoehto VEA:n suuaukon kohdalla on liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja.

Mukulakirvelin mainitaan villiintyneen puistossa jo vuodesta 1884 alkaen. Aikaisemmin myös kirvelinauriiksi nimetty mukulakirveli on tiukasti suojeltavan kirvelilattakoin isäntäkasvi. Mukulakirveli on Helsingissä luokiteltu vaarantuneeksi lajiksi. Mukulakirvelin esiintymät Herttoniemessä ja Munkkivuorella

ovat hävinneet viimeisten parinkymmenen vuoden aikana, mikä tekee Lapinlahden esiintymien suojelemisen entistä tärkeämmäksi.

Vuonna 2011 tehdyssä kirvelilattakoiselvityksessä perhoslaji todettiin vain Helsingin Lapinlahdessa ja Inkoon Fagervikissä. Vuoden 2015 jälkeen lajista ei ole varmoja havaintoja muualta Suomesta kuin Lapinlahdesta, lukuun ottamatta yhtä yksittäistä havaintoa Varsinais-Suomessa. Lapinlahdessa esiintymiä todettiin erityisesti puiston etelälaidassa, satamatunnelin vaihtoehdon VEA suuaukon kohdalla tai välittömässä läheisyydessä. Lapinlahden alueella jokaisessa mukulakirvelin esiintymispaikassa todettiin myös kirvelilattakoin toukkia. Vuoden 2011 jälkeen osa mukulakirvelin esiintymistä muualla puistossa ovat puistotöiden yhteydessä hävinneet. Lapinlahden sairaalapuistossa esiintyvä kirvelilattakoi on luonnonsuojeluasetuksen (160/1997) liitteen 4 mukainen uhanalainen ja tiukasti suojeltava laji.

YVA-selostuksen tiivistelmä

Yhteenvetona selostuksessa esitetään (Taulukko 3), että hankkeen ympäristövaikutukset kasvillisuuteen, eläimiin ja suojelukohteisiin toiminnan aikana vaihtoehdossa VEA olisi vähäisesti kielteinen.

Näkemyksemme mukaan arvio on virheellinen. Lapinlahden puiston (RKY-kohde) kaventuminen ja peruuttamattomat muutokset luontoon ovat erittäin suuret. Vaihtoehto VEA ja vähemmässä määrin vaihtoehto VEC tuhoaa merkittävän osan rauhoitetun mukulakirvelin kasvupaikoista. Tämä osaltaan uhkaa tiukasti suojellun kirvelilattakoin viimeistä vahvaa esiintymää Suomessa. Lajin häviäminen Suomesta ei voida arvioida olevan vähäisesti kielteinen vaikutus. Kun tähän yhdistyy harvinaisten kynäjalavien kaataminen, liito-oravien elinolosuhteiden heikentyminen, RKY-alueen eteläosan harvinaisiin maksaruohoihin kohdistuva uhka ja arvoniittyjen alan pientyminen, ovat satamatunnelin ympäristövaikutukset kasvillisuuteen, eläimiin ja suojelukohteisiin erittäin suuret. Pidämme tarkoitushakuisena, että satamatunnelin erittäin suuret kielteiset paikalliset vaikutukset Lapinlahden alueella piilotetaan hankkeen kokonaisarviointiin, mikä häivyttää todellista uhkaa puiston luonnolle ja sen lajirikkaudelle.

8.2.4 Maakuntakaava

Esitettyihin vaihtoehtoihin VEA, VEC ja Voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan 2050 ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kaavakartan mukainen Tallinna-tunneli ja jo rakenteilla oleva Rail Baltica-yhteys tulevat ratkaisevasti vähentämään satamaliikennettä Helsingissä. Nämä tulevaisuudennäkymät asettavat luonto- ja kulttuuriarvoja peruttamattomasti tuhoavan satamatunnelin uuteen valoon. Satamatunneli on tarpeellinen vain Tallinnan tunnelin valmistumiseen saakka, 2030- ja 2040-luvun ajan. Tallinna-tunneli ulottuisi Helsinki-Vantaan lentoasemalta Tallinnan Ülemiste-lentokentälle. Maakuntasuunnitelman mukaan Tallinna-tunnelissa yhdistyvät merenalaisissa rautatietunneleissa sekä matkustaja- että rahtiliikenne.

Lapinlahti-säätiö katsoo, että historiallisen puiston ja siihen liittyvien luontoarvojen tuhoaminen mahdollisesti vain parikymmentä vuotta käytössä olevan tunnelin takia olisi peruuttamaton virhe. YVA-selostuksen aikahorisonttia tulee ulottaa Tallinnan tunneliin aikaan saakka. Tulee myös arvioida, voiko Helsingin sataman sitoutuminen ja investointi tieliikennettä helpottavaan nyt arvioitavana olevaan satamatunneliin vähentää sitoutumista raideliikenteeseen, johon Tallinnan tunneli tulee perustumaan. YVA-selostus sivuuttaa ristiriidan lain voiman saaneen Uudenmaan maakuntakaavan kanssa, joka tähtää liikumisen käytettävän energian ja liikenteen päästöjen vähentämistä, ja autoliikennettä edistävän satamatunnelin välillä. Uudenmaan maakuntakaava pyrkii edistämään kestäviä liikumismuotoja kuten raideliikennetunnelia.

10.9 Vaikutukset kasvillisuuteen, eläimiin ja suojelukohteisiin

Satamatunnelin vaihtoehdon VEA vaikutukset puiston luontoon ovat tuhoisat ja luonnonsuojelulain vastaisia. Mukulakirvelillä elävän tiukasti suojeltavan kirvelilattakoin elinympäristöstä häviää suuri osa. Riski että perhoslaji häviää kokonaan on suuri, mikä suurella todennäköisyydellä tarkoittaisi lajin häviämistä

Suomesta kokonaan. Tämä ei ole hyväksyttävissä oleva lopputulema. Myös liito-oravan ydinalue jää rakentamisen alle vaihtoehdossa VEA.

YVA-selostus esittää, että betonikannen päälle siirrettäisiin mukulakirveliä ja muuta kasvustoa (s 425). Mukulakirvelin istutus betonikannen päälle on epärealistinen ajatus -kasvi ei kestä kulutusta ja siirto vaatisi alueen pysyvää aitausta. Maalämmön puuttuessa herkän kaksivuotisen kasvin talvehtiminen todennäköisesti epäonnistuu. Selostuksessa tulisi tarkemmin kuvata miten kasville otolliset olosuhteet voidaan luoda betonikannelle, huomioiden Ilmarisen talon varjon, ja kannen aiheuttaman kuivumisen ja paleltumisen riskin kasvua. Antamalla epärealistisen kuvan mahdollisuudesta siirtää laji betonikannelle selostuksessa ei synny totuudenmukaista kuvaa todellisesta riskistä lajille, ja selostusta tulisi tältä osin tarkentaa.

YVA-selostus ei riittävästi huomioi vuodenaikoja missään tunnelivaihtoehdossa. Luonnon kannalta vuodenaika voi olla ratkaiseva tekijä. Lapinlahden alueella ei tule työkoneilla liikkua tai niittoa tehdä kirvelillattakoin toukka-aikana kesä–heinäkuussa, sillä toukat todennäköisesti kuolevat siinä tapauksessa. Niitto saa tapahtua aikaisintaan elokuun puolenvälin jälkeen, jotta siementämismahdollisuudet olisivat optimaalisia. Puiden kaatoa ei saa tehdä liito-oravan tai lintujen pesimäkauden aikana. Kynäjalavia tulee kaataa vasta kevätkukinnan jälkeen siemennyksen mahdollistamiseksi. Luontovaikutukset saattavat olla hyvin erilaisia riippuen vuodenajasta. Tältä osin YVA-selostusta tulee tarkentaa.

10.13 Vaikutukset maisemaan

Varsinkin vaihtoehdossa VEA puistoon kajotaan merkittävällä tavalla, ja puita suunnitellaan kaadettavaksi noin 70 kappaletta, joukossa hyvin harvinaisia puulajeja kuten puiston kookkaat kynäjalavat. Kyseessä on merkittävä heikennys herkälle RKY-alueelle. Huomioiden RKY-alueen arvoa, sen herkkyyttä ja sen merkitystä virkistysalueena (lähialueen asukkaille ja lapsille ei ole tarjolla muita puistoja kävelyetäisyydellä) vaihtoehto VEA on sekä asemakaavan että luonnonsuojelulain vastainen. Osa kaadettavaksi suunnitelluista puista on lähes 200-vuotiaita jalopuita. Puiden poistojen vaikutukset ulottuvat sukupolvien yli. Betonitunnelin kannelle ei ole mahdollista istuttaa puita, mikä muuttaa puiston arvokkaan eteläosan luonnetta ja biotooppia peruttamattomasti. Mikroilmasto tulee muuttumaan kesällä helteisempään ja talvella kylmempään suuntaan, mutta näitä vaikutuksia puiston rauhoitettuihin lajeihin ei ole riittävästi arvioitu. Koska betonikannelle ei ole istutettavissa puita, arviointi että kansi on ”ilmasultaan uutena rakenteena jotain vuosia tai vuosikymmeniä erotettavissa alkuperäisestä puistoalueesta” (10.13.3 sivu 475) on virheellinen. Puuttomana alueena, tulevaisuuden kuumina kesinä kuivuuteen alttiina pohjavedettömänä rakenteena maisemoitukin betonirakenne tulee pysyvästi erottumaan muusta puistosta.

Pidämme virheellisenä arviota siitä, että vaihtoehdossa VEA betonikannen ja tunnelikaivannon kielteisiä vaikutuksia Lapinlahden puistoon (10.13.3 sivu 477) voidaan kompensoida siirtämällä kaukoputkilinja maan alle. On selvää, että nelikaistaisen vilkkaasti liikennöidyn tien mahdollistaminen RKY-alueelle on vaikutuksiltaan aivan eri suuruusluokkaa kuin yksittäinen kaukolämpöputki, jonka siirtäminen on hyvinkin mahdollista myös ilman tunnelin rakentamista esimerkiksi Länsiväylän pohjoispuolen kevyen liikenteen väylän uuden linjauksen yhteydessä. Puistossa kulkevan kaukolämpöputken siirto ei ole osa Länsisatamahanketta, ja katsomme siksi että on väärin huomioida putken mahdollisen siirron myönteisenä muutoksena osana YVA-arviointia. Tältä osin arviota tulisi korjata.

Satamatunnelin toteuttamiskelpoisuutta arvioitaessa on myös otettava erityisesti huomioon sen vaikutukset suunnitellun Länsibaanan linjaukseen. Tunnelivaihtoehto VEA vie tilan Länsiväylän pohjoispuolen kevyen liikenteen reitiltä, jota joudutaan linjaamaan uudelleen ja siirtämään puistoon. Etenkin tunnelivaihtoehtojen A ja C osalta on merkittävänä riskinä, että ne pakottaisivat baanalinjauksen suunniteltua syvemmälle Lapinlahden puistoon heikentäen sen luonto- ja virkistysarvoja entisestään. Näin ollen seuraava YVA-selostuksen toteamus ei pidä paikkaansa: ”Vaihtoehdossa VEA rakenteita sijoittuu

kaavoittamattomalle alueelle ja pienialaisesti myös Lapinlahden puistoalueelle. Rakentaminen ei muuta olennaisesti Lapinlahden puistoalueen rakennetun ympäristön ominaispiirteitä”. Tosiasiassa myös kaavoittamaton osa Lapinlahden puiston eteläreunaa mielletään kuuluvaksi olennaisesti osaksi laajempaa puistoaluetta, minkä lisäksi puiston halki kulkeva tunneli ja pyöräbaana muuttaisivat merkittävästi alueen rakennuksista, puistosta ja elävästä kulttuuriperinnöstä koostuvaa kokonaisuutta, jota tähän asti on pidetty erityisesti rauhoittumisen ja mielen hyvinvoinnin tyyssijana aivan Helsingin ydinkeskustan kupeessa

Tunnelin ja kevyen liikenteen uuden linjauksen yhteisvaikutus Lapinlahden puiston eteläosaan on merkittävä, ja kaadettavaksi tulisi noin 100 puuta. Kuvasta 10-58 (sivu 483) on jätetty pois Länsiväylän pohjoispuolen kevyen liikenteen tuleva linjaus, ja kaukalon viereen jätetty isojakin puita. Kuva ei vastaa kuvausta vaihtoehdosta VEA, jossa puistoon on linjattu kevyen liikenteen väylä ja ”puita joudutaan kaatamaan työmaalle tarvittavalta alueelta” (sivu 482). Lapinlahti-säätiö sr katsoo, että kuva antaa tarkoitushakuisesti väärän kuvan vaihtoehdon VEA:n vaikutuksista puistoympäristöön eikä vastaa YVA-selostukselta vaadittavaa objektiivisuutta.

10.14 Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen

Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen on pääosin arvioitu rakentamisvaiheeseen liittyen. Koska kyseessä on pysyvä rakenne, tulisi kiinnittää huomiota myös ihmisiin kohdistuviin pysyviin vaikutuksiin. YVA-selostuksesta puuttuu kokonaan lapsivaikutusten ja mielenterveysvaikutusten arviointi. Lapset ovat Lapinlahden alueen tärkeä käyttäjäkunta, ja puistoa käytetään paljon ulkoilmapedagogiikkaan. Lasten mahdollisuuksiin leikkiä, oppia ja liikkua turvallisesti puistossa tulee kiinnittää huomiota. Puistoalueen kaventuminen vaikuttaa kielteisesti lasten mahdollisuuksiin. YK:n lapsen oikeuksien sopimus edellyttää, että myös kaupunkisuunnittelussa päätösten vaikutukset lapsiin arvioidaan etukäteen.

Terveysvaikutuksista on arvioitu pelkästään vaikutuksia fyysiseen terveyteen. Koska kyseessä on puistoon, luontoon ja virkistysalueeseen kajoaminen tulee YVA-selostusta osiota 10.14.6 ehdottomasti täydentää arviolla hankkeen mielenterveysvaikutuksista. Viittamme tässä Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen suositukseen mielenterveysvaikutusten ennakoarvioinnista

(<https://thl.fi/aiheet/mielenterveys/mielenterveysvaikutusten-ennakoarviointi>).

Yhteenveto

Lapinlahti-säätiö katsoo, että YVA-selostuksen aikahorisontti eteenpäin Lapinlahden alueen osalta on liian lyhyt. Kyse on lähes 200-vuotiaasta kulttuurimaisemasta, jonka puuston ja kasviston alkuperä on 1800-luvulta. Arvioinnissa tulee huomioida miten muutokset vaikuttavat tulevien sukupolvien mahdollisuuteen kokea ja hyödyntää puiston suomia virkistäytymismahdollisuuksia.

Pidämme selvänä, että satamatunnelin vaihtoehto VEA:n ja todennäköisesti myös vaihtoehto VEC:n vaikutukset puistossa esiintyviin rauhoitettuihin lajeihin, ja erityisesti tiukasti suojellun kirvelilattakoin ainoaan vahvaan esiintymään Suomessa sekä liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tuhoaminen tulevat vaatimaan poikkeusluvan hakemista. Eri vaihtoehtojen aikataulujen vertailussa ei ole huomioitu poikkeusluvan hakemisen ja käsittelyn ja luonnonsuojelulain perusteella tehtyjen valitusten käsittelyn vaatimaa aikaa. Satamatunnelin vaihtoehtoon VEA liittyvää toteutettavuus- ja aikatauluriskiä on selostuksessa mainittu (sivu 32) mutta se ei ole johtanut vaihtoehdosta luopumiseen. Satamatunnelin vaihtoehdon VEA:n myötä luonnonvarainen kirvelilattakoi todennäköisesti häviää Suomen faunasta, ja aiempaan oikeuskäytäntöön nojautuen Lapinlahti-säätiö ei pidä vaihtoehto VEA:n toteutumista todennäköisenä. Lapinlahti-säätiö sr tulee vastustamaan poikkeusluvan myöntämistä arvokkaalle alueelle.

Lapinlahti-säätiö katsoo, että YVA-selostuksen esille tuomien kielteisten vaikutusten takia vaihtoehdon D:n lisäksi tulee jatkossa arvioida myös uusi vaihtoehto, jossa satamatunnelin suuaukko sijoittuu Ilmarisen talon länsipuolelle, mahdollistaen Länsiväylän ylittävän vihreän kannen ja lisärakentamisen Länsiväylän päälle.



Kristian Wahlbeck
hallituksen puheenjohtaja
Lapinlahti-säätiö sr

Lähettäjä: Ville Pellinen <
Lähetetty: tiistai 9. tammikuuta 2024 14.39
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Kopio:
Aihe: UUDELY/13199/2022 - Lapinlahti-yhteisön mielipide Länsisataman laajennuksen ja Satamatunnelin rakentamisen YVA-selostukseen
Liitteet: UUDELY_13199_2022_Lapinlahti-yhteisön mielipide.pdf
Luokat: Tomi

UUDELY/13199/2022

Tämän viestin liitteestä löydätte Lapinlahti-yhteisön mielipiteen Länsisataman laajennuksen ja Satamatunnelin rakentamisen YVA-selostukseen.

Koko Lapinlahti-yhteisön puolesta,

Ville Pellinen
Puheenjohtaja, Lapinlahti-yhteisön ohjausryhmä
Varapuheenjohtaja, Lapinlahti-säätiö
Toimitusjohtaja, Lapinlahden Lähde Oy (osa MIELI Suomen Mielenterveys ry:n organisaatiota)

<https://lapinlahdenlahde.fi/>

UUDELY/13199/2022

LAPINLAHTI-YHTEISÖN MIELIPIDE LÄNSISATAMAN LAAJENNUKSEN JA SATAMATUNNELIN RAKENTAMISEN YVA-SELOSTUKSEEN

Olemme koonneet tähän dokumenttiin Lapinlahti-yhteisön kommentteja Länsisataman laajennuksen ja Satamatunnelin rakentamisen YVA-selostukseen. Lapinlahti-yhteisö on Helsingin Lapinlahden alueen asukkaista, toimijoista ja näiden kumppaneista koostuva verkostoyhteisö, jota edustavat alueen pääoperaattorit (tämän dokumentin allekirjoittajat). Kommenttidokumentti keskittyy erityisesti YVA-selostuksessa havaittuihin puutteisiin ja huomautusta vaativiin seikkoihin eikä niinkään kommentoi selostuksen lukuisia ansioita. Tämä kommenttidokumentti keskittyy pääosin Lapinlahden-Salmisaaren alueeseen ja erityisesti Satamatunneliin, sillä ne ovat Lapinlahti-yhteisön keskeisintä vastuuta ja vaikutusalueita.

Satamatunnelin linjauksista ainoastaan vaihtoehto D vaikuttaa hyväksyttävältä

Edelleen arvioitavana olevista Satamatunnelin linjausvaihtoehtoista A, C ja D ainoastaan D vaikuttaa millään muotoa hyväksyttävältä. Ensinnäkin kyseinen D vaihtoehto on huomattavasti kahta muuta vaihtoehtoa lyhyempi ja vaatisi selkeästi pienempien maamassojen louhimista ja loppusijoittamista. Tehtyjen liikenneprojektoiden perusteella tunnelivaihtoehdolla D saataisiin siirrettyä suurempi määrä ajoneuvoliikenteestä maan alle kuin kahdessa muussa vaihtoehdossa ja tämä vaihtoehto myös laskisi onnettomuusriskiä eniten. Tunnelivaihtoehdon D haitalliset melu- ja värinävaikutukset olisivat etenkin A-vaihtoehtoa pienemmät ja se ei myöskään vaatisi kajoamista luonto- ja virkistysarvoiltaan herkkään Lapinlahden puistoon. Sen sijaan vaihtoehdot A ja C vahingoittaisivat peruuttamattomasti Lapinlahden puiston herkkiä luontoarvoja ja pienentäisivät entisestään kulttuurihistoriallisesti arvokasta puistoaluetta, joka on jo pienentynyt noin kolmasosaan alkuperäisestä laajuudestaan. Uponneiden kustannusten harhan ei saa antaa estää vastuullista, kestävä ja kauaskantoista päätöksentekoa näin tärkeässä ja laajavaikutteisessa asiassa. Jatkosuunnittelun lähtökohdaksi tulisi ottaa hankevaihtoehto D, tai vaihtoehtoisesti koko tunnelihankkeesta luopuminen, vaikka linjausvaihtoehtoista pisimmälle onkin ehditty ilmeisesti suunnitella vaihtoehtoa A.

Luontovaikutusten arviointien tulee olla realistisia

Luontovaikutuksia arvioitaessa esitetään muun muassa harvinaisten lajien, kuten mukulakirvelin ja kirvelilattakoin, siirtämistä toisiin kasvu- ja elinpaikkoihin. Ekologinen kompensatio ja herkkien lajien siirtäminen on kuitenkin todella vaikeaa ja epäonnistuu hyvin suurella todennäköisyydellä. Siksi tätä ei tule

pitää arvioinnissa realistisena vaihtoehtona, vaan todellisuudessa Lapinlahden puistoon kajoavien Satamatunnelin linjausten tulisi rehellisyyden nimissä todeta tuhoavan harvinaisten eliölajien elinalueita. YVA-selostuksessakin todetaan seuraavasti: ”Korvaavia kohteita [mukulakirvelille] on mahdollista perustaa Lapinlahden puiston alueelle vain pienialaisesti, eivätkä ne selvitysraportin mukaan riitä korvaamaan lajeille tärkeitä avainkuvioita, jos ne häviävät.” Näin ollen vaihtoehto A:n vaikutukset kasvillisuuteen, eläimiin ja suojelukohteisiin on nähdäksemme erittäin suuresti negatiivinen sekä rakennus- että toiminta-aikana. Erityisesti Lapinlahden puiston eteläosan arvoniittyjen, liito-oravien ja erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin esiintymien kanssa ei Lapinlahdessa siis tule ottaa riskejä. Lisäksi etenkin hankevaihtoehdossa A puiden kaatojen arvioidaan olevan merkittävät, mikä tulisi aiheuttamaan suurta kansalaisvastarintaa ottaen huomioon vastaavanlaiset tapaukset esimerkiksi Mannerheimintien varrella. Etenkin vanhat puut ovat kaupunkiympäristössä ihmisille ja heidän hyvinvoinnilleen todella tärkeitä. Puiden kaatoja ei myöskään saa liian kevyesti ruveta pitämään välttämättömyytenä spekuloiden niiden mahdollisella huonokuntoisuudella, jos tällaisia tutkimuksia ei ole tosiasiaassa tehty. Vesialueiden vaalimisen ja suojaamisen osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota Lapinlahden pohjukan erittäin uhanalaiseen haurupohjaan.

Myös meluvaikutukset tulisi arvioida realistisesti eikä meluntorjunnan onnistumisen kanssa tule sortua yltiöoptimistisuuteen. Vaikuttaa hieman vaikealta uskoa, että tunnelin avolouhoksen aiheuttamat meluvaikutukset olisivat vain vähäiset. Varsinkin Ilmarisen talon ja Alvila-kodin osalta melutasot voivat kasvaa sietämättömän korkeiksi ja työskentelyä sekä asuinviihtyvyyttä haittaaviksi. On myös syytä huomioida, että Lapinlahden sairaala-alueella on pitkin päivää aamusta iltaan erilaisia herkkiä terapia-, ryhmä-, taide- ja hyvinvointitoimintoja, jotka tulee ottaa huomioon mahdollisia melua ja ääriä aiheuttavia työvaiheita suunniteltaessa. Selostuksessa todetaankin hyvin, että ”erityisesti [rakentamisen aikaiset] vaikutukset heijastuvat Lapinlahden alueen erityisherkille ryhmille kohdennettuja palveluja käyttäviin ihmisiin ja heidän viihtyvyyteensä”. Myöskään Satamatunnelin vaatimien poistoilma-aukkojen aiheuttamia meluhaittoja ei tule vähätellä, jos ne sijoittuvat luonto-, virkistys- tai asuinalueille.

Lapinlahden puisto on Helsingin Länsipuiston vihersormen eteläisin osa ja näin kriittisen tärkeä etenkin alueen etelä-, länsi- ja itäpuolisille asukkaille, joten puistoa tulisi pikemminkin laajentaa kuin supistaa. Lapinlahden puisto tulee olemaan tärkeä osa myös mahdollista Helsingin vihersormiin perustuvaa kansallista kaupunkipuistoa ja myöskään tästä syystä puistoa ei tulisi enää lainkaan pienentää ja heikentää, vaan sitä ja sen ekologisista yhteyksiä tulisi pikemminkin pyrkiä laajentamaan ja vahvistamaan. Lapinlahden alueen arvovakennusten tavoin myös sen puisto tulisi suojella rakennusperintölain nojalla, jotta Lapinlahden sairaala-alueen kulttuuriperintö on tulevaisuudessakin ihmisten koettavissa, omistuksessa ja voimavarana. Aikana, jolloin olemme laajasti heränneet ilmastokriisiin, lajikadon ja sosiaalisen eriarvoistumisen ukiin, olisi Lapinlahden puiston ja luonnonalueiden suojelupäätös voimaannuttava ja toivoa luova, symbolisesti tärkeä ele koko ympäröivälle yhteiskunnalle. Suojelupäätös suojaisi ihmisille äärimmäisen tärkeää

puistoaluetta talouden ja politiikan oikulta pitkälle tulevaisuuteen – fyysisen ympäristön lisäksi suojeltaisiin moninaisten ihmisryhmien voimakasta kiintymystä tähän alueeseen ja sen toimintaan.

Liikennevaikutusten arviointi ei saa perustua autokeskeiseen polkuriippuvuuteen

Nyt tehdyissä liikennevaikutusten arvioinneissa korostuvat vaikutukset autoliikenteelle, vaikka samaan aikaan etenkin rakentamisen aikana syntyisi merkittävää haittaa ja huomattavia estevaikutuksia kevyelle liikenteelle. Helsingin keskeisenä tavoitteena on kuitenkin lisätä kestävämpien ja terveellisempien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta ja siksi tässäkin YVA-prosessissa pitäisi antaa huomattavasti suurempi painoarvo etenkin jalankululle ja pyöräilylle ja hankkeiden vaikutukselle näiden edellytyksiin. Esimerkiksi Satamatunnelin linjausvaihtoehdot A ja C heikentäisivät kevyen liikenteen kulkumahdollisuuksia merkittävästi varsinkin tunnelin rakennusaikana. Erityisesti niin sanottu Itämerensolan kulkureitti on hyvin tärkeä lukuisille alueen työssäkäyville, virkistäytyjille ja erilaisiin terapia-, ryhmä- ja tapahtumatointoihin Lapinlahdessa osallistuville marginalisoiduille tai marginalisoitumisen riskissä oleville ihmisryhmille. Tämä kulkureitti uhkaa katketa Satamatunnelin rakentamisaikana. Siksi varsinkin tunnelivaihtoehdon A liikennevaikutukset ovat nähdäksemme rakennusaikana erittäin suuresti negatiiviset.

Liikennemääräprojektioiden ei myöskään pitäisi arvioida ainoastaan sellaisia tulevaisuuskuvia, joissa autoliikenne lisääntyy väijäämättä, vaan mukana tarkastelussa pitäisi olla myös tilanne, jossa Pääkaupunkiseudun autoliikenne vähenee huomattavasti alueen ilmasto-, liikunta- ja terveystavoitteiden mukaisesti. Uusimaa 2050 -maakuntakaavassakin todetaan seuraavasti: ”Olemassa olevia taajamia tulee kehittää niiden maankäyttöä täydentäen ja tehostaen ja niiden toiminnallista rakennetta monipuolistaen. Taajama-alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä päivittäisten palveluiden saavutettavuutta. Lisäksi on turvattava riittävät virkistysmahdollisuudet sekä virkistysyhteydet maakunnallisille virkistysalueille”.

Satamatunnelin toteuttamiskelpoisuutta arvioitaessa on myös otettava erityisesti huomioon sen vaikutukset suunnitellun Länsibaanan linjaukseen. Etenkin tunnelivaihtoehtojen A ja C osalta on merkittävänä riskinä, että ne pakottaisivat baanalinjauksen suunniteltua syvemmälle Lapinlahden puistoon heikentäen sen luonto- ja virkistysarvoja entisestään. Näin ollen seuraava YVA-selostuksen toteutus ei pidäkään yksiselitteisesti paikkaansa: ”Vaihtoehdossa VEA rakenteita sijoittuu kaavoittamattomalle alueelle ja pienialaisesti myös Lapinlahden puistoalueelle. Rakentaminen ei muuta olennaisesti Lapinlahden puistoalueen rakennetun ympäristön ominaispiirteitä”. Tosiasiassa myös kaavoittamaton osa Lapinlahden puiston eteläreunaa mielletään kuuluvaksi olennaisesti osaksi laajempaa puistoaluetta, minkä lisäksi puiston halki kulkeva tunneli ja pyöräbaana muuttaisivat merkittävästi alueen rakennuksista, puistosta ja elävästä kulttuuriperinnöstä koostuvaa kokonaisuutta, jota tähän asti on pidetty erityisesti rauhoittumisen ja mielen hyvinvoinnin työssijana aivan Helsingin ydinkeskustan kupeessa.

YVA-selostuksessa todetaan myös seuraavasti: ”Vaihtoehdot asettavat nykytilaa [VE0] vähemmän reunaehjoja Länsiväylän ympäristön kehittämiseksi. Länsiväylän ja satamaan johtavien katuyhteyksien estevaikutus ja väylämäisen ympäristön haittavaikutus on nykytilannetta pienempi”. Tämä vaikuttaa hieman erikoiselta arviolta, sillä satamatoimintojen keskittämisen seurauksena autoliikenteen määrän odotetaan huomattavasti lisääntyvän Länsiväylällä, mikä tarkoittanee, että Länsiväylän Salmisaaren ja Lauttasaaren puoleisia osia ei käytännössä voida kehittää viihtyisinä katumaisina ympäristöinä, vaan Länsiväylä tulee olemaan jatkossakin epämiellyttävä moottoritieympäristö. Lisäksi selostuksessa todetaan seuraavasti: ”Nykytilanne [VE0] asettaa eniten reunaehjoja Länsiväylän ympäristön kehittämisen kannalta. Rekkaliikenne säilyy katuverkostolla, mikä vaikuttaa alueen viihtyisyyteen ja vetovoimaan. Länsiväylän ja satamaan johtavien katuyhteyksien estevaikutus ja väylämäisen ympäristön haittavaikutus on suurin”. Rekkaliikennehän säilyy Länsiväylällä myös Satamatunnelin rakentamisen jälkeen, jopa kasvavissa määrin. Satamatunnelihanketta ei siis saa perustella hyödyillä Länsiväylän ympäristön kehitykselle.

Maisemavaikutusten arvioinnissa tulee valita oikea vertailukohta

Satamatunnelin linjausvaihtoehdon A yhteydessä mainitaan siihen liittyvät betonitunneliosuuden maisemointimahdollisuudet. Huomionarvoista kuitenkin on, että kyseistä aluetta voitaisiin tarvittaessa kehittää hillitysti viihtyisämmäksi ja paremmin Lapinlahden puistoon yhdistyväksi (kaukolämpöputkien kaivaminen maahan, aidan poistaminen, lisääistutukset, puiston laajennus jne.) myös ilman Satamatunnelia ja joutumatta kaatamaan puita sekä tuhoamalla mukulakirvelin, kirvelilattakoin ja liito-oravan esiintymisalueita. Lisäksi on syytä huomioda, että Lapinlahden puiston eteläreunan nykyiset rakenteelliset esteet suojaavat alueen herkkiä arvoniitty-ympäristöjä. Todellisuudessa vertailukohdaksi pitäisikin siis ottaa tilanne, jossa maisemointia tehdään ilman tunnelia ja ilman luontoarvojen heikennystä.

Myös havainnekuissa tulee pyrkiä rehellisyyteen ja realismiin. Käsityksemme mukaan Satamatunnelin betonitunneliosuuden päälle tehtävät maisemoinnit eivät mahdollista puiden istutuksia. Silti osassa havainnekuista betonitunnelin päällä kasvaa puita. Havainnekuvat vaikuttavat merkittävästi siihen, miten media, asiasta päättävät poliitikot ja suuri yleisö suhtautuvat tarjottuihin vaihtoehtoihin etenkin tunnetasolla.

Eri vaihtoehtojen riskiarvioita tehtäessä tulee myös kansalaisvaikuttaminen ottaa huomioon

Kun YVA-selostuksessa arvioidaan eri vaihtoehtojen riskejä, loistaa kansalaisvaikuttamisen arviointi poissaolollaan. Helsingin Satama Oy:lle ja sen kumppaneille tulisi jo olla hyvin selvää, että etenkin Satamatunnelin linjausvaihtoehto A, mutta myös C, tulee aiheuttamaan merkittävää kansalaisvastustusta, jos sitä aiotaan edistää. Tunnelivaihtoehdoista käydyssä keskustelussa emme ole havainneet lainkaan kannatusta tunnelinjaukselle A tai C. Silti kyseisiä vaihtoehtoja pidetään selostuksessa arvioituista tunnelivaihtoehdoista riskittömimpinä. Ikään kuin helsinkiläisten huolet ja näkemykset painaisivat yhtälössä

huomattavasti vähemmän kuin Helenin haasteet ja mahdollisuudet rakentaa tarvitsemansa öljyvarastot uuteen sijaintiin luonto- ja virkistysarvoja vaarantamatta. Samoin luonnonsuojelulain mukaista poikkeuslupaa luontoarvojen heikentämiselle tunnutaan pidettävän selvästi todennäköisempänä kuin öljyluolien alueen louhintakiellon purkua, vaikka ekokriisien aikakaudella asian pitäisi olla juuri päinvastoin.

Yhtä lailla valitettavan tarkoitushakuiselta vaikuttaa arvio, että öljyluolien louhintakiellon purkamisen prosessi toisi Satamatunnelin rakentamisen aloittamiseen 10 vuoden viiveen. Jos (poliittista) tahtoa on, tämä onnistuisi varmasti nopeamminkin, joten hankevaihtoehtoja ei saisi asettaa läpimenoaikatauluarvioidensa osalta näin eriarvoiseen asemaan. Arvio kymmenen vuoden viiveestä hankkeen toteutukseen antaa sen implisiittisen viestin, ettei tällaisen aikatauluarvion hankkeita kannattaisi toteuttaa, vaikka tähän aikatauluarvioon liittyikin huomattavia epävarmuuksia. Myöskään kiire Eteläsataman ja Makasiinirannan kehittämisessä ei saisi johtaa lyhytnäköisiin ja epäedullisiin ratkaisuihin Länsisatamassa, Jätkäsaarella, Lapinlahdessa ja Länsiväylän ympäristössä. Kaiken kaikkiaan on hyvin ongelmallista, miten nopeasti tätä Länsisataman laajennusta ja Satamatunnelin rakentamista ajetaan esimerkiksi suhteessa Länsiväylän ympäristön osayleiskaavatyöhön. Näin kauaskantoiset ja kaupunkikuvaan, kaupunkiympäristöön, kaupunkikulttuuriin, liikennejärjestelmään ja alueiden viihtyisyyteen, turvallisuuteen ja terveyteen vuosikymmeniksi, ellei vuosisadoiksi, vaikuttavat ja toisiinsa limittyvät hankkeet tulisi luonnollisesti suunnitella osana samaa kokonaisuutta ja samanaikaisesti. Hyvin suunnitellulla ja maltillisella etenemisellä on mahdollista saavuttaa sellainen kokonaisratkaisu, jossa täyttyvät kohtuullisella tavalla niin Helsingin kaupungin, Helsingin Sataman, laiva-, rahti- ja risteily-yhtiöiden, Helenin, kaupunkilaisten kuin lähiluonnonkin tarpeet ja tavoitteet.

Kasvavalla kulutuksella ja Länsiväylän ympäristön heikentymisellä on negatiivisia ulkoisvaikutuksia

Kulutuksen lisääntyminen on kuvattu hankkeen positiivisena elinkeinovaikutuksena YVA-selostuksessa. Nykyisellä ylikulutuksen aikakaudella näin yksioikoista tulkintaa ei kuitenkaan voida tehdä, vaan kulutukseen laatuun pitäisi pystyä ottamaan kantaa tai jos se ei ole mahdollista, tulisi kasvavaa kulutusta pitää vaikutuksiltaan negatiivisena. Muutenkin talousarvioiden vaikutuksissa näkyy lineaaritalousparadigma, vaikka meidän tulisi kaikessa toiminnassamme pyrkiä materiaalien ja energian kulutuksen vähentämiseen sekä kohti kiertotaloutta.

Kuten edellä jo todettiin, toteutuessaan Satamatunneli todennäköisesti estäisi Länsiväylän osayleiskaavatyön mukaiset suunnitelmat Salmisaaren alueen kehittämisestä viihtyisäksi, merelliseksi asumis- ja työssäkäyntialueeksi. Satamatunneli nimittäin lukitsisi Länsiväylän moottoritie liikennekeskeiseen polkuriippuvuuteen, jonka kanssa bulevardimainen kaupunkiympäristö on hyvin vaikeasti yhteensovittavissa. Tämänkin mahdollisuuden menettämisen laskennalliset taloudelliset haittavaikutukset olisivat mittavat.

Lapinlahti-yhteisö ei vastusta Satamatunnelin rakentamista, mutta suhtautuu siihen kriittisesti

Lopuksi on selvyuden vuoksi syytä todeta, että jos otetaan lähtökohdaksi Helsingin kaupunginvaltuuston vuonna 2021 tekemä periaatepäätös satamatoimintojen keskittämisestä Länsisatamaan, Lapinlahti-yhteisö ei kategorisesti vastusta Länsisataman laajennusta eikä Satamatunnelin rakentamista. Ymmärrämme myös hyvin Helenin öljyluoliin liittyvät huoltovarmuuskohdat. Voimme hyväksyä Länsisataman laajennuksen ja Satamatunnelin rakennustyöt, jos ne toteutetaan tässä dokumentissa sekä aiemmissa kannanotoissamme esiintuvia arvoja ja periaatteita noudattaen. Jos tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, tulee Helsingin Sataman valmistella hankevaihtoehto ilman Satamatunnelin rakentamista. Länsisataman, Jätkäsaaren ja Länsiväylän liikennemääriä voi nimittäin kontrolloida myös Satamatunnelia paremmilla ja Helsingin ja Suomen ilmastonsuojelun ja terveyden edistämisen tavoitteisiin paremmin yhteensovitettavilla tavoilla (liikennerajoitukset, ruuhkamaksut, panostaminen julkiseen liikenteeseen ym.). Lisäksi useita satoja miljoonia euroja maksavaa autotunnelia ei nykyaikana voi automaattisesti pitää kokonaistaloudellisesti järkevänä investointina. Mikäli satamatoimintojen uudelleenjärjestely nyt esitetyllä tavalla ei ole mahdollista ilman Satamatunnelia, tulee Helsingin kaupunginvaltuuston ottaa koko periaatepäätös uuteen tarkasteluun ja harkita uudestaan Vuosaarta keskitettyjen satamatoimintojen sijaintivaihtoehtona.

Lopuksi on vielä syytä todeta, että on kohtuutonta, jos Helsingin kaupunkikonserni joutuu investoimaan satoja miljoonia euroja autotunneliin, joka kuitenkin suurimmilta osin palvelee muun Suomen liikumista ja elinkeinoja ja ratkaisee vain hyvin ajallisesti ja paikallisesti rajallista autoruuhkaongelmaa. Tämä ongelma on nähdäksemme sen verran maltillinen, etteivät tämän suuruusluokan panostukset ole oikeasuhtaisia tai hyvin perusteltuja yhteiskunnallisessa tilanteessa, jossa valtionjohtoa myöden korostetaan taloudellisesti vaikeita aikoja. Jos Satamatunneli tästä huolimatta päädytään rakentamaan, pitäisi Suomen valtion ottaa huomattavasti merkittävämpi rooli tässä hankkeessa ja sen rahoittamisessa. Pelkästään Helsingin Sataman tai Helsingin kaupungin omalla ja lainarahalla tätä hanketta ei tule toteuttaa.

Lapinlahti-yhteisön aiempia kannanottoja, kirjoituksia ja uutisia Satamatunnelia ja Länsiväylän ympäristön kehitystä koskien (kronologisesti uusimmasta vanhimpaan):

- Lapinlahti-aktivistit riski koko Suomelle? – vastine Helsingin Uutisten päätoimittajan kirjoitukseen 18.12.2023: <https://lapinlahdenlahde.fi/uutiset/lapinlahti-aktivistilapinlahti-aktivistit-riski-koko-suomelle-vastine-helsingin-uutisten-paatoimittajan-kirjoitukseen-18-12-2023it-riski-koko-suomelle-vastine-helsingin-uutisten-paatoimittajan-kirjoitu/>
- Puiston reunaan päättyvä ajotunneli järkyttää Helsingissä: "Kauhulla katselen": <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/6408493>

- Tunneli Lapinlahden puistoon? Ei tänne!: <https://lapinlahdenlahde.fi/uutiset/tunneli-lapinlahden-puistoon-ei-tanne/>
- Satamatunnelin voi rakentaa, mutta sitä ei tule linjata Hietaniemen hautausmaiden ali:
<https://www.hs.fi/mielipide/art-2000010003529.html>
- Teemu Lehto pitää Lapinlahden puistoa nakertavaa suunnittelua “sivistymättömänä ideana”:
<https://lapinlahdenlahde.fi/artikkelit/teemu-lehto-pitaa-lapinlahden-puistoa-nakertavaa-suunnittelua-sivistymattomana-ideana/>
- Lapinlahden Lähde Oy:n ja Osuuskunta Lapinlahden Tilajakamon lausunto Länsisataman kapasiteetin nostamisen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan 15.11.2022:
<https://lapinlahdenlahde.fi/artikkelit/lapinlahden-lahde-oy-n-ja-osuuskunta-lapinlahden-tilajakamon-lausunto-lansisatamankapasiteetin-nostamisen-ymparistovaikutusten-arviointiohjelmaan15-11-2022/>
- Lapinlahti-yhteisön kannanotto Länsiväylän ympäristön skenaarioesityksiin 17.10.2022:
<https://lapinlahdenlahde.fi/artikkelit/lapinlahti-yhteison-kannanotto-lansivaylan-ympariston-skenaarioesityksiin-17-10-2022/>
- Kannanotto ELY-keskuksen kielteiseen suojelupäätökseen:
<https://lapinlahdenlahde.fi/artikkelit/kannanotto-ely-keskuksen-kielteiseen-suojelupaatokseen/>

Kiitos näiden kommenttien huomioon ottamisesta YVA-selostuksen pohjalta tehtävää perusteltua päätelmää muodostettaessa!

Koko Lapinlahti-yhteisön puolesta,

Ville Pellinen
Toimitusjohtaja
Lapinlahden Lähde Oy

Kimmo Lehtonen
Hallituksen puheenjohtaja
Osuuskunta Lapinlahden tilajakamo

Nonni Mäkikärki
Toiminnanjohtaja
Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry

Markku Kärmeniemi
Toimitusjohtaja
Kakspy Palvelut Oy

Lähetäjä: Nina Wohlman
Lähetetty: torstai 11. tammikuuta 2024 10.26
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Lauttasaari-Seuran mielipide Länsisataman YVA, VIITE: UUDELY/13199/2022
Liitteet: Lauttasaari-Seuran mielipide Länsistaman YVA 11.1.2024 allek.pdf

Luokat: Tiina

Uudenmaan ELY-keskus
Kirjaamo
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Hei,
Ohessa Lauttasaari-Seuran mielipide Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta YVA-selostuksesta, viite UUDELY/1399/2022.

Ystävällisin terveisin,

Nina Wohlman
Toiminnanjohtaja
Lauttasaari-Seura ry.

www.lauttasaari.fi

Uudenmaan ELY-Keskus

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Asia MIELIPIIDE asiassa: VIITE: UUDELY/13199/2022 " Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta"

Länsisataman laajentamisen ja satamatunnelin rakentamisaikaiset vaikutukset Lauttasaareen kuvattu YVA-selostuksessa puutteellisesti

Länsisataman laajennuksella ja satamatoimintojen keskittämällä on positiivisia vaikutuksia Eteläsataman ja Helsingin ydinkeskustan liikenteeseen rekkaliikenteen keskittyessä jatkossa voimakkaammin Länsisatamaan. Myös Jätkäsaaren ja Ruoholahden alueella satamaliikenteestä aiheutuvat haitat pienenevät liikenteen siirtyessä tunneliin.

YVA-alueen rajausta ei kata Lauttasaarta, mutta selostuksessa esiin tuotujen, erityisesti rakentamisaikaisten liikennemuutosten takia haittojen arviointiin ja niiden minimointiin tulisi jatkotyössä paneutua ennen kuin päätöksiä tehdään. YVA-ohjelman arvioinnissa kiinnitettiin useassa lausunnossa huomiota kokonaisvaikutusten esittämiseen. Tehdyssä arvioinnissa Lauttasaareen kohdistuvien liikenteen siirtymistä ja työmaaliikenteestä aiheutuvien haittojen minimointiin ei ole kiinnitetty riittävää huomiota.

Maankäyttö kasvaa YVA-alueella ja sen ulkopuolella

Ympäristövaikutusten arvioinnin lähtökohdissa on Länsiväylän päässä liikenteeseen merkittävästi vaikuttavilla alueilla asukasmäärän arvioitu kasvavan noin 7000 asukkaalla (n. 170 %) ja työpaikkamäärän noin 4500 työpaikalla (24 %). Maankäytön lisäys lisää liikennettä Länsiväylällä Helsingissä riippumatta sataman laajentamisesta ja valittavasta tunneliratkaisusta.

Lauttasaaren alueelle on suunnitteilla merkittävää rakentamista arviointiselostuksessa mainittujen kohteiden lisäksi sekä Koivusaareen että saaren eteläkärkeen Vattuniemeen. Myös Espoossa on menossa voimakas rakentaminen metroradan varressa ja tuleva yleiskaava tulee keskittämään asutusta Länsiväylän kehittämiskäytävälle. Näillä hankkeilla on merkitystä YVA-alueen liikennelisyksiin.

Tarkastellussa vuoden 2040 tilanteessa liikennelisyksen merkitystä Lauttasaaren asukkaiden kannalta ei ole arvioitu, vaikka Länsisataman ratkaisut siirtävät helposti liikennettä saaren asuinkaduille ja rakentamisaika uhkaa tuoda myös raskaan liikenteen asuinkaduille. Tämän kehityksen estämiseksi tulisi haitat ennakoida ja luoda ratkaisuja niiden estämiseksi.

Liikenne-, melu- ja ilmanlaatuselvitykset Lauttasaaren alueelle omana raportin osana

Satamatunneli ratkaisee Länsiväylältä satamaan suuntautuvaa liikennettä, mutta tutkituissa pitkissä vaihtoehtoissa C ja D tunnelista ei ole suoraa yhteyttä Ruoholahden katuverkkoon ja sen kautta kantakaupunkiin. Katuverkkoyhteys tarvitaan, sillä mm. Helsingin telakka, Hernesaaren pitkäkestoinen rakentaminen ja Eteläsataman muutokset vaativat raskaiden kuljetusten reittien ratkaisemisen niin, että laivalla satamaan saapuvan raskaan liikenteen ajattaminen Lauttasaaren kautta kantakaupunkiin estetään. Tutkituissa pitkissä tunnelivaihtoehtoissa C ja D Helsingin kantakaupunkiin suuntautuva sataman raskas liikenne ohjautunee kulkemaan Länsiväylältä Lauttasaaren sillan kautta.

Tunnelivaihtoehdot C ja D ovat 5 vuoden rakentamisaajan ja Länsiväylän uusimisen takia Lauttasaaren asukkaille pitkäkestoinen haitta. Nyt kaksikaistaisen Lauttasaarentien keskimääräinen vuorokausiliikenne on 7 000–8 000 autoa vuorokaudessa ja Länsiväylän Lapinlahdensillan liikennemäärä noin 52 000. Mikäli vain 20 % tuosta liikenteestä ryhtyy työmaan takia käyttämään Lauttasaarentietä, on liikenne-, melu- ja palkokaasuhaitan lisäys huomattava asuinkadulla. Myös tutkittu tunnelivaihtoehto A merkitsee haittaa Länsiväylän liikenteelle, mutta haitan kesto on lyhyempi ja vaadittavat muutokset väylän päässä pienemmät, joten paine Lauttasaarentien käyttöön ei liene yhtä suuri.

Raskasta liikennettä ohjautuu Lauttasaaren katuverkkoon kaikissa tunnelivaihtoehdoissa, jos louheen käsittelyratkaisut toteutetaan esitetyllä tavalla. Maakuljetukset on suunniteltu tehtävän Maamonlahden ramppi – Lauttasaarentie – Sotkatie -reittiä. Reitti kulkee ala-asteen koulun viereltä ja Sotkatie on kapea asuinkatu. Louheen sijoittaminen Koivusaareen vaatisi yhteyden toteuttamisen suoraan Länsiväylältä Koivusaareen tai muita ratkaisuja, jotta haitoilta välttyttäisiin.

Eri hankkeiden tarkastelu ja vaiheistus

YVA-alueelle sijoittuvien hankkeiden lisäksi Länsiväylän käytävän ja Salmisaaren liikennemääriin vaikuttavat myös laajat muut hankkeet. YVA-selostus mainitsee Koivusaaren louheen sijoituspaikkana, mutta jättää selvittämättä Koivusaaren ja satamahankkeen yhtäaikaisuuden vaikutukset liikenteeseen. Lisäksi Jätkäsaaren vierelle suunnitellaan suuria muutoksia Hernesaareen, jolloin liikenne Salmisaareen ja Länsiväylällä lienee rakentamisen edellytys. Yhteydet kantakaupungin katuverkkoon tulisi kuvata sataman lisäksi myös muiden hankkeiden osalta. Ajoituksella lienee merkitystä haittojen minimoinnissa.

Huomautuksia luonto- ja kalastoselvityksiin

Lietteen kulkeutuminen on selvityksessä kuvattu rajaten Lauttasaari YVA-alueen ulkopuolisena kohteena pois. Sekä sataman laajentamisen että mahdollisten meritäyttöjen vaikutukset Lauttasaaren rantavesiin tulisi esittää.

Louheen seassa oleva muovi ajelehtii merivirtojen mukana yllättäviin paikkoihin. Aikaisemman satamarakentamisen tuloksena Lauttasaaren kaakkoisrannoille ajautui muovilanganpätkiä useita vuosia. Mikäli louhe käytetään Koivusaareen, on ympäristövaikutuksia arvioitava ja ratkaisuja esitettävä myös roskaantumisen estämiseksi lähirannoilla.

Helsinki on voimakkaasti tukenut meritaimenen lisääntymisalueiden kunnostusta Laajalahden Natura-alueen vesistöissä. Meritaimenen ainoa reitti merelle kulkee Lauttasaarensalmen kautta. Tämä tulisi ottaa huomioon täyttöjä suunniteltaessa.

Metsähallitus ja Helsingin kaupunki kunnostivat 2022 merenpohjaa Hevosenkälahden alueella ja istuttivat meriajokasta saadakseen aikaan vedenalaisen niityn. Mahdolliset proomukuljetukset Salmisaaresta Koivusaareen tulee suunnitella niin, että ne eivät häiritse niityn syntymistä.

Onko tunnelivaihtoehto A:n osalta tutkittu mahdollisuuksia linjauksen siirtoon kauemmas Lapinlahden puistikosta?

Jatkoselvitys rakentamisaikaisista ja toiminnan aikaisista vaikutuksista Lauttasaareen

Tutkituista tunnelivaihtoehdoista merkittävimmät haitat Länsiväylän liikenteelle ja siten myös Lauttasaaren katuverkolle aiheutuvat pitkistä tunnelivaihtoehdoista C ja D. Myös vaihtoehto A ohjaisi Lauttasaareen asuinkaduille ja koulun vierelle merkittävän rakennusaikaisen liikenteen lisäyksen ja louhekuormien kuljetuksen. Vaihtoehto A:n aiheuttama haitta olisi kuitenkin kestollisesti sekä kantakaupunkiin suuntautuvan liikenteen osalta vähemmän haitallinen.

Lauttasaari-Seura katsoo, että haittojen ehkäisy olisi esitettävä suunnitelmissa tarkemmin myös Lauttasaaren osalta ja tarvittaessa varauduttava nyt esitettyjen rakentamisaikaisten ratkaisujen uudelleen tarkasteluun.

Seuran yhteystiedot: Lauttasaari-Seura ry, Kauppaneuvoksentie 18, 00200 Helsinki, sähköposti

Helsingissä 11.1.2024

LAUTTASAARI-SEURA – DRUMSÖ-SÄLLSKAPET RY

Nina Lukkari
puheenjohtaja

Nina Wohlman
toiminnanjohtaja

Lauttasaari-Seuran mielipide Länsistaman YVA 11.1.2024.pdf

Lähetetty: 11.01.2024 | Lähettäjä: Nina Wohlman

Allekirjoitusloki löytyy tämän verifikaatiolinkin takaa:
[ceb3cd14-a748-4efa-a31f-82f2bcb5aa03](#)

Tämän PDF-dokumentin sähköiset allekirjoitukset voi tarkistaa Adobe Acrobat Readerissä.

Lähettiläjä:
Lähetetty: maanantai 13. marraskuuta 2023 22.21
Vastaanottaja: pekka.hellstrom@portofhelsinki.fi; ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/13199/2022 - konstigt meddelande

Luokat: Tiina

Mielipide nro 7

Hej,

Noterar en kungörelse i dagens HBL. En central del av meddelandet är att det planeras "en hamntunnel från Västra hamnen till Västra farleden ". Skrivningen gör meddelandet fullständigt obegripligt. Vad menar ni? Menas eventuellt "till Västerleden"? Om det är så ser jag fram emot en korrigering av kungörelsen och av texten på websiten! Projektet verkar intressant!

Lähtettäjä: Helsingin luonnonsuojeluyhdistys <
Lähetetty: torstai 11. tammikuuta 2024 14.25
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Lausunto Länsisataman laajentamisen YVA-selostuksesta (UUDELY/13199/2022)
Liitteet: 2023-Helsy-SLLUP-lausunto-Länsisatama.pdf

Mielipide nro 8

Luokat: Tiina

Hei,

liitteenä Helsingin luonnonsuojeluyhdistyksen ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piirin lausunto Länsisataman laajentamisen YVA-selostuksesta (viite: UUDELY/13199/2022).

Parhain terveisin,

--

Emilia Pippola
Järjestösihteeri (tavoitettavissa pääasiassa ma-ti ja to-pe) Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry Itälahdenkatu 22B, 00210 Helsinki helsy@sil.fi / 050 3011 633

Liity mukaan norppajengiin!
<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.sil.fi%2Fliity&data=05%7C02%7Ckirjaamo.uusimaa%40ely-keskus.fi%7C0e9824a8e0664669bf7b08dc12a048e6%7Cd95951a6dfd34a749abbf2b2cb89d671%7C0%7C0%7C638405727196362909%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWljojMC4wLjAwMDAiLCJQJjoiV2luMzliLCJBTiI6IkhWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C3000%7C%7C&sdata=AAITyIV0uqLxjokmp9%2BloxxvWZhPOhYDkg0wylolq9ag%3D&reserved=0>

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry &
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
Itälahdenkatu 22 B
00210 Helsinki
helsy@sll.fi
uusimaa@sll.fi

Lausunto 11.1.2024

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

ASIA: Lausunto Länsisataman laajentamisen YVA-selostuksesta

VIITE: UUDELY/13199/2022

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ovat tutustuneet hankkeen YVA-selostukseen ja lausuvat siitä mielipiteenään seuraavaa.

Hankkeen toteuttamista ja vaihtoehtoja harkittava uudelleen

Länsisataman laajentamista ja satamatunnelia koskeva Helsingin kaupunginvaltuuston periaatepäätös (3.2.2021 19 § asia 4) pitäisi ottaa uudelleen harkittavaksi, koska päätöksen jälkeen on tullut suuria muutoksia kuten Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset Itämeren alueeseen, Suomen taloudellinen tilanne sekä Eteläsataman hankkeessa ilmenneet ongelmat ja hankkeen pysähtyminen joulukuussa 2023. Nyt olisi vielä arvioitava, onko satamatoiminnan ja Tallinnasta tulevan tavaraliikenteen keskittäminen järkevää uudessa tilanteessa sekä mitkä ovat keskittämisen riskit. Samalla tulisi pohtia, olisiko esimerkiksi Vuosaari sittenkin parempi paikka tai voitaisiinko Tallinnan liikennettä ohjata hajautetusti myös muihin satamiin kuin Länsisatamaan.

Kannatamme nollavaihtoehtoa eli hankkeen toteuttamatta jättämistä. Tätä valintaa tukee myös se, että kaikissa esitetyissä vaihtoehtoissa (VEA, VEC, VED) ympäristöhaittoja tulee paljon. Esimerkiksi meriluontoon kohdistuvat haitat ovat kaikissa vaihtoehtoissa melko samankaltaiset.

Jos periaatepäätös kaikesta huolimatta jätetään voimaan, pidämme ongelmallisena sitä, että YVA:ssa esitetään VEA ainoana toteuttamiskelpoisena vaihtoehtona. YVA-selostuksen tulkinnot hankkeen vaikutuksista Lapinlahden luontoon ja maisemaan ovat erittäin vähätteleviä eivätkä anna oikeaa kuvaa vaikutuksista. Vaikutukset kasvillisuuteen, eläimiin, suojelukohteisiin ja muuhun luontoon sekä maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön tulkitaan vähäisiksi A-vaihtoehdon toiminnan aikana. Kun huomioidaan heikkenevät luontoarvot ja historiallisen puiston nakertaminen ja koko seudullisen luonteen muuttaminen liikennelaskennalle alisteiseksi, vaikutukset ovat VEA:ssa sellaiset, ettei niitä voida mitenkään hyväksyä.

Lapinlahden sairaala-alueen luonnon kannalta VED on paras esitetyistä vaihtoehtoista. Vaihtoehdot VEA ja VEC vaikuttavat enemmän Lapinlahden puistoon pienentämällä puistoa, vähentämällä sen eliöstön monimuotoisuutta sekä kaventamalla asukkaiden mahdollisuuksia puiston virkistyskäyttöön. Ne vaarantavat myös rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymisen.

Koska VED-vaihtoehdon toteuttaminen edellyttää öljysäiliöiden purkua ja louhintakiellon kumoamista, tunnelin valmistumisen on väitetty kestävän jopa 10 vuotta. Sen sijaan VEA:n oletetaan valmistuvan neljässä vuodessa. Ero on kuitenkin pieni suhteutettuna tunnelin kantaville rakenteille laskettuun 100 vuoden käyttöikään ja sekundääreille rakenteille laskettuun 50 vuoden käyttöikään sekä siihen, että VEA edustaa kestäväntöntä kaupunkisuunnittelua. Jos taas VEA valitaan, Lapinlahden puistolle koituvat tuhot ovat ikuisia eikä niitä voi korvata esimerkiksi tunnelin suuaukon kattamisella tai mukulakirvelikasvuston siirrolla.

Tarkastelurajauksen puutteet

YVA:ssa ei ole käsitelty kokonaisvaikutuksia Lauttasaaren liikenteeseen, vaikka selostuksesta ilmenee, että vaikutukset voivat olla hyvinkin suuret. Pitkän rakentamisjakson aikana – varsinkin vaihtoehtoisissa VEC ja VED – Länsiväylän liikennemuutosten seurauksena raskaan liikenteen oletetaan siirtyvän Lauttasaaren katuverkostolle. Myös pitkällä aikavälillä kantakaupunkiin suuntaava raskas liikenne saattaa kiertää Länsiväylän Lauttasaaren sillan kautta. Lisäksi rekkaliikenteen vaikutukset Lauttasaareissa, jos Koivusaari on louheen yksi sijoituspaikka, kuuluisi YVA:ssa selvittää. Kyseessä saattaa olla jopa 5–10 vuoden lisääntyneet liikenne- ja meluhaitat asuinkaduille ja tiiviisti rakennetulle asuinalueelle.

Lisäksi YVA:ssa olisi ollut syytä tarkastella saman alueen eri hankkeiden yhteisvaikutuksia. Esimerkiksi osa hankealueesta kuuluu Länsiväylän osayleiskaavoituksen rajaukseen ja Lapinlahden puistoon on suunnitteilla pyöräilybaana ja kevyenliikenteen väylä. Esimerkiksi baanalinjauksen lähimpiä puita tulitisiin kaatamaan, mistä syntyy yhteisvaikutusta puistokohteeseen. Osayleiskaavan massiivisen rakentamisen toteuttaminen edellyttäisi lisäksi puistopinta-alan kasvattamista esimerkiksi ns. Ilmarisen tontin suuntaan ja itse tontille.

Ympäristövaikutukset Lapinlahden sairaalan ympäristössä

Satamatunnelin Salmisaaren puoleisen suuaukon sijainti, poistoilmakuilu, rakennustyömaa ja rakentamisaikainen liikenne vaihtoehtoisessa VEA uhkaavat puiston puustoa, joka on niin liito-oravan, lintujen kuin muidenkin eliöiden tärkeää elinympäristöä. Lisäksi ne uhkaavat arvokasta kasvillisuutta, jota kasvaa puiston eteläosan kalliokedoilla. Kedot ovat uhanalainen luontotyyppi ja myös viimeiset muistot Lapinlahden sairaalan puistoon kuuluneesta saaristoluonnosta, joka on suurimmaksi osaksi jäänyt rakentamisen alle. Arvioinnissa on huomioitava näiden alueiden suojelu mukulakirvelin kasvupaikkojen lisäksi.

Lapinlahden sairaala-alueen puisto on suojeltu asemakaavassa. Erityisesti hankevaihtoehto VEA, jossa tunnelin suuaukko rakennettaisiin Ilmarisen talon pohjoispuolelle, uhkasi Lapinlahden sairaala-alueen valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY), joka ulottuu Ilmarisen taloon asti sen pohjoispuolella. Sekä puiston kaavoittamattoman että kaavoitetun alueen puustoa kaadettaisiin tunnelirakenteen vuoksi ja ympäristörakenteita uusittaisiin kaavoittamattomalle alueelle. VEA:ssa jouduttaisiin kajoamaan myös Kaartin hautausmaan vieressä sijaitsevan koirapuiston ja sen lounaispuolen alueen vanhaan puistoon, joka on liito-oravan ydin- ja elinaluetta. Koko puiston luonne heikkenisi rarkaisevasti tunnelin takia.

Jos tunneli rakennetaan VEA:n mukaisesti, sen suuaukko tuhoaa Lapinlahden puistoalueen kallioperää ja vähentää eliöstön monimuotoisuutta sekä pilaa maiseman. Arvokkaan puiston tunnelma muuttuu ihan muuksi, jos tunnelin suuaukon tieltä poistetaan sekä maasto (kallioperä) että puusto. Siistiytyminen tarkoittaa tässä, että tunnelin suuaukon päälle tulisi ohut maakerros, jolle ei voisi istuttaa puita. Viheralueen laajentamisella tarkoitetaan nurmi- ja istutusalueen laajentamista, kun alueen aikaisempi luontainen kasvillisuus on tuhottu.

VEA:n tunnelirakenteen kokoa ja haittaa vähätellään selvityksen tekstissä pienialaiseksi. Myös kaadettavien puiden määrää vähätellään. Kaavoitetulta ja kaavoittamattomalta alueelta puita kaadettaisiin yhteensä ainakin 90, joista noin 20 puuta kasvaa asemakaavassa puistoksi määritetyllä alueella. Puiston kokoon ja RKY-statukseen suhteutettuina tunnelin suuaukon pysyvät kielteiset vaikutukset ympäristöön olisivat merkittävät. Lisäksi poistoilmarakenteiden rakennustyömaa ja itse rakenne peittäisivät alleen osan puistoalueesta.

Selvityksessä esitetään, että hankkeelle tuottaisi positiivisia vaikutuksia VEA:n tarjoama mahdollisuus kaivaa kaukolämpöputkipari maahan. Kaukolämpöputkien maahan kaivaminen on kuitenkin mahdollista vaihtoehtosta riippumatta. Kaukolämpöputkista aiheutuva estevaikutus poistuisi kyllä puiston alueelta, mutta itse tunneli muodostaisi suuren esteen nykyiselle kevyen liikenteen ja virkistysulkoilun väylälle, joka pitäisi siirtää toisaalle.

YVA-selostuksen materiaaleista puuttuu sellainen havainnekuva, josta selviäisi eri tunnelivaihtoehtojen vaikutukset näkymään, joka tulisi olemaan Ilmarisen talon ja Kaartin

hautausmaan välisestä Itämerensolasta Lapinlahden puistoon päin. Tällä hetkellä solasta näkyy avarasti puistoon sekä lehdeettömänä aikana puiden läpi ja puiden yläpuolelta taivaalle. Jos tämä taivasnäkyvä peittyy, maisema tukkeutuu olennaisesti, kuten tulisi ilmeisesti käymään, jos päädytään rakentamaan VEA. Tällöin maisema pitkälti menettäisi nykyisen esteettisen ja virkistysarvonsa. Myös vaikutus Ilmarisen talon vierestä menevään Etelä-Pohjoissuuntaiseen ulkoilu- ja kevyen liikenteen reittiin on keskeinen sekä rakennusaikana että hankkeen toteutuessa. Reitti on ilmeisesti tarkoitus siirtää betonitunnelin päälle.

Selkeät havainnekuvat siitä, miten Itämerensolan vilkkaasti liikennöity kevyen liikenteen väylä liittyisi eri vaihtoehtoisissa puistoon, hautausmaalle ja Töölöön päin suuntautuvan kevyen liikenteen väyliin sekä Ison Pässin suuntaan menevään kevyen liikenteen väylään, puuttuvat. Tunnelin suuaukon vaikutusta näihin on sen vuoksi vaikeaa arvioida.

Poistoilmarakenteista ja niiden sijoittumisesta maastoon puuttuu niin ikään havainnekuvat. Selvityksessä on kerrottu, että niiden korkeus olisi 5 m. Niiden pitäisi olla huomattavasti korkeammat, jotta tunnelista tulevan poistoilman haitta-aineet laimentaisivat tehokkaammin ja kulkeutuisivat kauemmas asutuksesta, työpaikoista ja virkistysalueesta. Myös niiden meluntorjuntaan pitäisi kiinnittää erityistä huomiota.

Hankevaihtoehdossa VED ei kohdistuisi vaikutuksia Lapinlahden puiston RKY-alueeseen, kun taas vaihtoehto VEA uhkasi puiston lähellä arvokasta kasvillisuuskohteita eli mukulakirvelin kasvupaikkaa ja samalla erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin elinympäristöä. Myös suojellisesti arvokkaita lintulajeja sekä lepakoita on havaittu joko hankealueella tai aivan sen läheisyydessä. Luontoselvitysalueella eli Lapinlahden puistossa ja sen välittömässä läheisyydessä havaituista lajeista tehty selvitys on valitettavan suppealta alueelta, vain tunnelin Länsiväylän puoleisen suuaukon läheisyydestä Lapinlahdesta ja sen edustan merialueelta. Suunniteltu Länsisataman laajentaminen ja satamatunnelin rakentaminen koskee kuitenkin erityisesti lintujen osalta huomattavasti laajempaa aluetta.

Tunnelin rakennusvaiheen sekä tunneliliikenteen ja poistoilmarakenteiden aiheuttaman melun ja ilmansaasteiden kasvua on arvioitava pitkällä aikaperspektiivillä. YVA-selostuksen mukaan satamatunnelin käyttöä arvioidaan sata vuotta, jonka aikana liikennemuodot ja -määrät tulevat varmasti muuttumaan. YVA-selostus ei kykene esittämään niiden muutosta tuossa ajassa.

Puisto on suosittu ja alueellisesti sekä laajemminkin merkittävä virkistysalue, jossa liikkuu päivittäin paljon eri-ikäisiä ja eri tavoin liikkuvia ulkoilijoita. Se on muun muassa uuden Jätkäsaaren lähiluontoa ja tiiviisti rakennetun alueen asukkaille hyvin tärkeä. Jos tunneli toteutetaan, meluntorjunta on suunniteltava niin, että puiston virkistysarvot säilyvät ja että siellä voi rauhoittua.

Louheen mukana luontoon kulkeutuvaa muovirooskaa ei huomioida riittävästi

Edellytimme YVA-ohjelmasta jättämässämme mielipiteessä, että ympäristövaikutusten arvioinnin tulee koskea mahdollisen satamatunnelin louhinnasta syntyvän louheen muovirooskien, siis sytytyslankojen ja kuitubetonin, minimoimista. Vaadimme myös toimia, joilla estetään muovirooskia sisältävän louheen käyttö satamahankkeen merentäytöissä ja muovirooskan leviäminen mereen.

YVA-selostus tuo louheen muovirooskaongelman esille useassa kohdassa. Selostuksessa sitä pidetään kuitenkin vähäisenä ongelmana. Sytytyslangatonta louhintaa ei pidetä realistisena vaihtoehtona, vaikka todellisuudessa se on teknisesti mahdollista – joskin kalliimpaa. Roskainen louhe ilmeisesti pystytään erottamaan meritäytöissä merestä, kun käytetään välissä elementtiseinämää. Tämä tuodaan esiin vain varauksin ”saatetaan toteuttaa” tai ”mahdollisuuksien mukaan”. Näin annetaan hankkeen toteutukseen viesti, että muovirooskien vähentämiseen ja mereen päätymiseen ei tarvitse kiinnittää suurta huomiota. Tämä saattaa heijastua myös muun muovijätteen huolimattomaan käsittelyyn satamaprojektissa ja senkin päätymiseen mereen. Merien muovirooskista suuri osa on kuitenkin tutkimusten mukaan peräisin rakentamisesta, näin on myös Itämeren kohdalla, vaikka pilkkoutuminen muovin alkuperää ei ole aina helppoa varmistaa. Meriin päätyneet muovit aiheuttavat kiistatta ongelmia monille eliöille.

Hankkeessa syntyvää louhetta olisi tarkoitus käyttää myös muualla täyttöihin. Muovin päätyminen maaperään ei ole liioin riskitöntä. Se pilkkoutuu ennen pitkää mikromuoviksi, joka kulkeutuu esimerkiksi maaperän eliöihin ja vesiin.

Vedenalainen luonto altistuu rakentamisen haittoille

Arvioinnissa olisi hyvä antaa enemmän arvoa vedenalaiselle luonnolle. Pihlajasaaren ja Melkin ympäristön arvokkaan vedenalaisen luonnon Pemma-alue (paikallisesti ekologisesti merkittävät vedenalaiset meriluontoalueet) on lähimmillään vain muutaman sadan metrin etäisyydellä Länsisataman laajennuksesta. Olemme huolestuneita ruoppauksissa syntyvästä veden samentumisesta. Arviointiselostus kertoo, että ruoppauksessa ei voida käyttää siltiverhoja, jotka estävät sameuden leviämistä. Haittoja pystyttäisiin vähentämään ruoppaamalla vain tietyissä sääolosuhteissa ja sopivina vuodenaikoina, mutta tämä saattaa olla käytännössä vaikeaa. Ympäristöhaitat tulevat siten olemaan suuria sataman läheisellä alueella. Siksi olisi hyvä etsiä keinoja, joilla haittoja vähennetään. Kompensaatio eli vedenalaisen luonnon kunnostaminen muualla esimerkiksi meriajokasniittyjä istuttamalla tai luonnonsuojelualueita perustamalla on viimeinen keino pienentää hankkeen vedenalaiselle luonnolle aiheuttamaa haittaa.

Selostuksessa pidetään Lapinlahden laguunin merentäytön vaikutuksia vähäisinä. Arvioinnissa ei kuitenkaan ole käytetty tarkempaa tietoa esimerkiksi vedenalaisesta kasvillisuudesta. Koska täyttöalueen laajuus ei ole selvillä, olisi hyvä arvioida vaikutuksia kahdelta todennäköiseltä aluerajaukselta. Vaadimme tämän arviointikohdan täydentämistä.

Hankkeen vedenalainen melu aiheuttaa todennäköisesti merinisäkkäiden kuolemia lähialueella arviointiselostuksen mukaan. Pidämme sitä merkittävänä kielteisenä ympäristövaikutuksena. Hankkeessa on syytä vähentää eläimille aiheutuvia haittoja.

Melu ja muut ihmisiin kohdistuvat haitat

Sataman laajennus- ja tunnelityömaa aiheuttavat monenlaista tukaluutta alueen väestölle usean vuoden ajan. Vaikutuksia on mm. terveyteen, liikenteeseen, kevyen liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen, virkistytymiseen, asuntojen myyntiin ja vuokraukseen, työpaikkojen työskentelyrauhaan, koulujen opiskelurauhaan sekä lasten ja vanhusten levon tarpeen tyydyttämiseen.

Useita vuosia kestävä tunnelityömaa vähentää alueen viihtyisyyttä altistamalla alueella asuvia (v. 2023 Jätkäsaareissa n. 15 000, Ruoholahdessa n. 2 900, Kampissa n. 12 000 ja Lauttasaaressa n. 25 000) ja työssä käyviä ihmisiä melulle ja tärinälle. Alueella on paljon työpaikkoja, mm. toistakymmentä päiväkotia lapsineen ja henkilökuntineen, kouluja lapsineen ja henkilökuntineen, asuinpalvelutalo sekä hotelleja, jotka joutuvat alttiiksi rakennusaikaiselle häiriölle. Yli 35 dB:n runkomelualueella sijaitsee tunnelirakentamiseen liittyvien louhintatöiden aikana kokonaan tai osittain 16–20 asuin- ja palvelusaluekorttelia riippuen hankevaihtoehdosta, ja suurimmillaan vaikutuksia aiheutuu VEA-vaihtoehdosta. Rakentamisesta aiheutuva tärinä voi vaurioittaa rakennuksia.

Louhittavan kiviaineksen haitta-aineet

YVA-selostuksessa, kuten jo aiemmin YVA-ohjelmassa, on sivuutettu tunnelin rakentamisen vaikutusten osalta louhittavan kiviaineksen mahdolliset haitta-aineet. Jo aiemmassa mielipiteessämme vaadimme, että kattavin tutkimuksin olisi pitänyt selvittää:

1. haitallisia kuten happamia suotovesiä tuottavat kivilajit
2. kaivannaisjäteasetuksen kriteerit, paikallisestikin kiven rikkipitoisuuden on oltava alle 0.1 % ja haponmuodostuspotentiaalinen alle 3
3. asbesti- ja kuituiset mineraalit (ks. https://tupa.gtk.fi/julkaisu/tutkimusraportti/tr_127.pdf)
4. kvartsi- ja kalsiumpölyn muodostuminen
5. pienhiukkasten ja hengitettävien hiukkasten muodostuminen – hiukkasia tulee arvioida kaivostoiminnassa käytettävillä menetelmillä kuten Minera-ohjelman työkaluilla
6. haitallisten mineraalien vaikutukset vesi- ja ilmapäästöihin ja siten ympäristöön sekä ihmisten terveyteen
7. kallioperän koostumus kattavasti koko ottoalueelta ja -syvyydeltä.

Korjattavaa

Sivulla 231 Kohde 6 on nimetty Taivallahden hiekkarannaksi. Karttaan kyseinen ranta on kuitenkin merkitty Lapinlahden puiston alueelle. Vaikuttaa siltä, että kuvatekstin kirjoittaja on sekoittanut Lapinlahden Taivallahteen. Paikalla sijaitsee epävirallinen uimaranta. Google Mapsin mukaan Helsingissä ei ole Taivallahden hiekkaranta -nimistä rantaa.

Helsingissä 11.1.2024

Antti Halkka
varapuheenjohtaja, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry

Emilia Pippola
järjestösihteeri, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry

Laura Räsänen
puheenjohtaja, Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Lauri Kajander
erityisasiantuntija, Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Lisätietoja:

Lauri Kajander, erityisasiantuntija, Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri:

Emilia Pippola, järjestösihteeri, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys: helsy@sl.fi, puh. 050 3011 633

Suomen  luonnonsuojeluliitto
Helsingin luonnonsuojeluyhdistys

Suomen  luonnonsuojeluliitto
Uudenmaan piiri

Lähettäjä: suojelusihteeri@tringa.fi
Lähetetty: torstai 11. tammikuuta 2024 14.14
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Mielipide Länsisataman laajentamisen YVA-selostuksesta (viite UUDELY/13199/2022)
Liitteet: 2024-mielipide-Länsisataman-laajentamisen-YVA-selostuksesta.pdf

Luokat: Tiina

Hei,

ohessa Helsingin Seudun Lintutieteellisen Yhdistyksen Tringa ry:n mielipide Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamisen YVA-selostuksesta. Viite UUDELY/13199/2022.

Ystävällisesti

Juho Leppänen

--
Juho Leppänen
Suojelusihteeri

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry
suojelusihteeri(AT)tringa.fi
www.tringa.fi
www.facebook.com/tringary/

Lähettilä:

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —
Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry
Annankatu 29 A 16
00100 Helsinki
suojelusihteeri@tringa.fi

**Vastaanottaja:**

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

Mielipide Länsisataman laajentamisen YVA-selostuksesta (viite UUDELY/13199/2022)

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry:n (rek.nro 116.353, 4105 jäsentä loppuvuonna 2022) tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä-Uudellamaalla).

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry on perehtynyt Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamisen YVA-selostukseen ja selostusliitteisiin ja lausuu mielipiteenään seuraavaa.

Yleistä

Hankkeen tarkoituksena on keskittää Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne Länsisatamaan Helsingin kaupunginvaltuuston periaatepäätöksen mukaisesti. Keskittäminen edellyttää Länsisataman laitureiden muutoksia ja modernisointia ja eteläisen satamakenttäalueen laajentamista, ja lisäksi hankkeeseen liittyy lisääntyvän satamaliikenteen vuoksi Länsisataman yhdistäminen satamatunnelin avulla Länsiväylään. YVA-selostus on perusteellisesti laadittu ja selkeä, ja kaikki tarkasteltavana olevat vaihtoehdot on esitetty kattavasti ja ymmärrettävästi. Kaikissa tarkasteltavana olevissa hankevaihtoehdoissa sataman alusliikenne kasvaa toiminnan aikana vuositason n. 26 % eli nykyisestä 3407 aluskäynnistä noin 4604 aluskäyntiin vuodessa.

Rakentamisen ja toiminnan aikaiset linnustovaikutukset

Vaihtoehdoissa VE C ja VE D satamatunnelin Salmisaaren suuaukko sijoittuu Länsiväylälle n. 350 metrin etäisyydelle Espoon–Helsingin rajaseudun sisäsaariston maakunnallisesti tärkeän lintualueen (MAALI) aluerajauksesta, ja etäisyyttä maakunnallisesti tärkeään luoto- ja saaristoaluekokonaisuuteen kuuluvaan Hietaniemenkariin on hieman yli 400 metriä. Mikäli hankkeessa päädytään edistämään jompaakumpaa näistä vaihtoehdoista, tulee Hietaniemenkarin pesimälinnustosta laatia ajantasainen selvitys ja kaavoituksessa

rajata paalutuksen, räjäytystyön ym. melua aiheuttavien työvaiheiden kaltaiset rakentamistyöt lintujen pesimäkauden 1.4.–31.7. ulkopuolelle.

Lisääntyvä alusliikenne keskittyy YVA-selostuksen mukaan Jätkäsaaren, Hernesaaren, Pihlajasaaren, Melkin ja Lauttasaaren väliselle merialueelle sekä Pihlajasaaren ja Melkin väliselle väylälle. Selostuksen mukaan alusliikenne aikataulutetaan niin, että 26 % vuosittainen lisäys ei aiheuta ongelmia väylien kapasiteetille ja todetaan, että vuonna 2022 avattu Rysäkarin väylä helpottaa väyläkapasiteetin käyttöä. Tringa kuitenkin huomauttaa, että mikäli alusliikenne Rysäkarin väylällä kasvaa olennaisesti, asiasta voi aiheutua etenkin syys- ja talvikaudella voimistuvaa häiriövaikutusta Rysäkarin alueella levähtäville ja talvehtiville alleille. Rysäkarin alue kuuluu osana Espoon–Helsingin matalikkojen kansainvälisesti tärkeään IBA-aluekokonaisuuteen.

Helsingissä 11.1.2024

Aleksi Mikola

Puheenjohtaja

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry