

# **LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA; MT 1002 SKÅLDÖN TIEYHTEYSELVITYS (LOSSI / KIINTEÄ YHTEYS), TAMMISAARI**

## **Yleistä**

Uudenmaan tiepiiri on saattanut vireille ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukaisen Skåldön lossiyhteyden kehittämistä koskevan hankkeen Tammisaarella. Ympäristöministeriö katsoi päätöksessään 28.2.1995, että hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, koska mahdollisen sillan ympäristövaikutukset Tammisaaren herkällä saaristoalueella olisivat merkittävät. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ympäristökeskus.

## **Hankkeesta vastaava**

Hankkeesta vastaa Uudenmaan tiepiiri.

## **Arviointiohjelma ja arviointiselostus**

Arviointiselostus on hankkeesta vastaavan laatima selvitys hankkeen ympäristövaikutuksista. Arviointiselostus on tehty arviointiohjelman ja siitä annettujen lausuntojen perusteella.

## **Nykytilanne ja hanke**

Hankkeella tarkoitetaan Skåldön lossikohdan tieyhteyden kehittämistä Skärlandetin saarella. Skåldön lossi sijaitsee noin 6 kilometrin päässä Tammisaaren keskustasta. Nykyisin salmessa liikennöi 60 tonnin lossi. Salmen leveys on noin 440 m lossipaikan kohdalla. Salmessa on 40 metriä leveä veneilyn runkoväylä. Lossi on ainoa tieyhteys Skärlandetin ja Torsön saarille. Saarilla asuu vakituisesti noin 200 henkilöä ja kesäasukkaita pitkälle toista tuhatta riippuen siitä miten laajaksi vaikutusalue saaristossa käsitetään.

Keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 600 autoa vuorokaudessa ja kesän keskimääräinen kuukausiliikenne on noin 950 autoa vuorokaudessa. Vuodelle 2020 ennustetut vastaavat liikennemäärät ovat 720 ja 1050 autoa vuorokaudessa. Liikenteen lisääntyessä ovat odotusajat pidentyneet etenkin vilkkaimpaan kesäaikaan.

Skåldön tieyhteyttä on selvitetty yli kahden vuosikymmenen ajan. Hankkeen tarkoituksena on selvittää Skåldön lossipaikalla kustannuksiltaan taloudellinen ja ihmisten sekä ympäristön kannalta hyväksyttävä ratkaisu.

## **Selvitetyt vaihtoehdot**

### **1. Nykyinen lossi**

Yhteys säilyy nykyisessä muodossaan. Liikennöinti jatkuu nykyisellä lossilla, ns. 0-vaihtoehto.

## 2. Lossiyhteyden kehittäminen

Nykytilannetta parannetaan esimerkiksi hankkimalla suurempi lossi ja/tai muuttamalla aikatauluja sekä informoimalla telematiikan keinoin jäljellä olevasta odotusajasta ja tekemällä odotusolosuhteet viihtyisämmiksi, parantamalla pysäköintijärjestelyjä ja lisäämällä palveluja. Käyttökustannukset nousevat valittavien toimenpiteiden ja laajuuden mukaan 100 000-400 000 mk/vuosi.

Aikataulujen poisto osaksi tai kokonaan on yhteiskuntataloudellisesti kannattava toimenpide (kustannussuhde yli 1). Muut toimenpiteet voidaan perustella asiakastytyväisyydellä. Isomman lossin hankinta ei ole nykyisillä liikennemäärillä yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa.

## 3. Kiinteä silta

Rakennetaan nykyisen lossipaikan kohdalle silta, jossa on 18 metrin alikulkukorkeus ja josta useimmat mastolla varustetut veneet voivat purjehtia. Sillan pituus on noin 530 metriä ja sen leveys 10,5 metriä, joka sisältää 7 metrin ajoradan sekä 3,5 metrin kevyen liikenteen väylän.

Silta rakennetaan nykyisen lossipaikan kohdalle siten, että mantereen puolella tie linjataan nykyisestä sijainnista hieman länteen. Skåldön puolella uusi tie linjataan nykyisen tien itäpuolelle kalliorinteeseen. Rakennusvaiheessa tehdään väliaikaiset tie- ja laiturijärjestelyt mantereen puolelle. Skåldön puolella nykyistä lossilaituria voidaan käyttää rakentamisen aikana. Rakennuskustannukset ovat 43,5 Mmk, käyttökustannukset 100 000 mk/vuosi ja hyötysuhde 1,3-1,7.

## 4. Avattava silta

Rakennetaan nykyisen lossipaikan kohdalle avattava silta, jonka pituus on 530 metriä ja siinä on vesiväylän kohdalla noin 20 metrin pituinen avattava osuus. Sillan alikulkukorkeus on 8 metriä, joka riittää useimmille moottoriveneille. Sillan leveys on sama kuin kiinteässä sillassa.

Silta rakennetaan nykyisen lossiväylän kohdalle. Skåldön puolella tie linjataan nykyisen tien mukaisesti. Mantereen puolella tietä oikaistaan lyhyellä osuudella nykyisen tien länsipuolitse. Rakennusvaiheessa tehdään molempiin rantoihin väliaikaiset tie- ja laiturijärjestelyt.

Rakennuskustannukset ovat 43,0 Mmk, käyttökustannukset ovat 660 000 mk/vuosi ja hyötykustannussuhde 1,1-1,4.

### **Hankkeeseen liittyvät muut suunnitelmat ja tärkeimmät selvitykset**

- Alustava suunnitelma Skåldön lossin korvaamiseksi tunnelilla (Fundus Oy 1993)
- Maantie 1002 :n rakentaminen Skåldön sillan kohdalla, yleissuunnitelma (Tielaitos, Uudenmaan tiepiiri 1992))

- Maantie 1002 rakentaminen Skåldön sillan kohdalla-Lisäselvitykset-Kyselytutkimus (Tielaitos, Uudenmaan tiepiiri 1995)

- Tammisaaren tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma (Tielaitos/Tammisaaren kaupunki 1998)

- Tammisaaren eteläisen saariston rantayleiskaava, Life-hanke (Tammisaaren kaupunki, valtuusto on hyväksynyt kaavan 13.12.1999, alistettu Uudenmaan ympäristökeskuksen vahvistettavaksi)

### **Osallistuminen, arviointiselostuksesta tiedottaminen ja kuuleminen**

YVA-menettelyn kuluessa tehtiin kaksi asukaskyselyä. Ensimmäinen järjestettiin helmikuussa 1999 ja jälkimmäinen vastaavasti helmikuussa 2000. Ensimmäisen tilaisuuden tarkoituksena oli selvittää, onko kiinteä yhteys asukkaiden ja kesäasukkaiden mielestä tarpeellinen. Toisen kyselyn tarkoituksena oli selvittää mielipiteet eri kehittämisvaihtoehdoista.

Helmikuussa 1999 tehtiin 13 haastattelua Skåldön yrittäjien ja muiden intressitahojen näkemysten selvittämiseksi.

Joulukuussa 1999 järjestettiin keskustelutilaisuudet asukkaille, kesäasukkaille ja saarella toimiville yrittäjille.

Arviointimenettelyn aikana järjestettiin lisäksi kaksi seminaaria asiantuntijoille ja viranomaisille, huhtikuussa 1999 ja maaliskuussa 2000. Lisäksi Skåldön koulun oppilaat osallistuivat aiheen käsittelyyn piirustustehtävän muodossa.

Valmiista arviointiselostuksesta järjestettiin avoimien ovien tilaisuus 10.6.2000 Skåldön Skärhallassa, jossa kävi noin 60 asiasta kiinnostunutta.

Arviointiselostuksesta on ilmoitettu ja se on ollut nähtävillä 7.6.-15.8.2000 seuraavasti:

- Tammisaaren kaupunki, tekninen virasto, Ystadinkatu 3, Tammisaari
- Skåldön kirjasto, Skåldö
- Tielaitoksen palvelupiste, Opastinsilta 12 A, Helsinki

Kuulutus arviointiohjelmasta on julkaistu seuraavissa lehdissä: Västra Nyland, Etelä-Uusimaa, Arbetarbladet, Helsingin Sanomat, Hufvudsstadsbladet.

Lisäksi hankkeesta on lähetetty tiedotteet Radio Länsi-Uusimaalle ja Radio Vega Västnylandille.

### **Lausunnot ja kommentit**

Arviointiselostuksesta on saatu seuraavat viranomaisten ja julkisyhteisöjen lausunnot: Uudenmaan liitto, Etelä-Suomen lääninhallitus, Helsingin yliopisto/Tvärminnen tutkimusasema, Merenkululaitos ja Tammisaaren kaupunginhallitus.

Yleisötilaisuudessa jätettiin yksi täytetty yhteyskortti.

Yleisesti on katsottu, että arviointiselostus täyttää hyvin sille asetetut vaatimukset. Vaikutuksia on tarkasteltu monipuolisesti ja perusteellisesti mukaan lukien myös sosiaaliset vaikutukset. Arviointityö on ollut haastatteluineen, kyselyineen ja seminaareineen vuorovaikutteista ja osallistuvaa. Todellisia lopullisia vaihtoehtoja näyttävät olevan kiinteä silta ja lossin kehittäminen. Välillisten vaikutusten on katsottu muodostuvan yhdeksi merkittävimmäksi tekijäksi.

Merenkululaitos katsoo, että kiinteän sillan vapaan korkeuden tulisi olla meriveden korkeuden vaihtelujen johdosta vähintään 18,7-19,0 m.

Koska yleisötilaisuudessa jätettiin vain yksi yhteyskortti, voitaneen tämä tulkita siten, että asukkaiden kannanotot ovat tulleet riittävästi esille jo aikaisemmin vuorovaikutteisen prosessin aikana.

## **YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO**

Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, että arviointiselostus on detaljikysymysten ja vuorovaikutuksen osalta tehty riittävän perusteellisesti. Hankkeen laajemmat vaikutukset on kuitenkin selvitetty yleispiirteisesti ja ne ovatkin olleet vaikeammin arvioitavissa.

Haitalliset vaikutukset ovat monin osin paljon vähäisempiä kuin ennalta arvioitiin. Esimerkiksi siltavaihtoehtojen rakentamisen aikaiset vaikutukset vesistöön ja pysyvät vaikutukset veden virtausolosuhteisiin ovat vähäisiä tai merkityksettömiä. Myöskin siltavaihtoehtojen meluvaikutukset ovat vähäisiä.

Todellisiksi vaihtoehtoisiksi jäävät selvityksen ja yleisöpalautteen perusteella kiinteä silta tai lossin kehittäminen. Paikallisesta väestöstä 49% kannattaa kiinteää siltaa ja 28 % pitää lossin kehittämistä parhaana vaihtoehtona. Kesäasukkaiden kohdalla tilanne on ollut tarkalleen päinvastainen. Kaikista vuoden 2000 kyselyyn vastanneista noin 60 % piti lossia parhaana ratkaisuna. Vastanneista 44 % tuki lossin kehittämistä ja 16 % oli nykyisen lossin säilyttämisen kannalla. Siltaratkaisua kannatti 38 % kaikista kyselyyn vastanneista. Siltavaihtoehtoista kiinteää siltaa pidettiin selvästi parhaana ratkaisuna. Avattava silta ei saanut mainittavaa kannatusta ja siinä todettiin lähinnä yhdistyvän sekä lossin että sillan huonoimmat ominaisuudet. Näin ollen asukkaiden mielipiteisiin perustuen avattavaa siltaa ei voida pitää toteuttamiskelpoisena ratkaisuna.

Merkittävimmiksi vaikutuksiksi näyttävät muodostuvan siten näiden kahden päävaihtoehdon välillä maisemalliset, sosiaaliset ja vaihtoehtojen välilliset vaikutukset saaristoympäristöön. Myös identtiteettikysymykset muodostunevat tärkeiksi.

Selvitys ei kuitenkaan pystynyt tyhjentävästi vastaamaan, millaiset ovat kahden päävaihtoehdon sosiaaliset tai välilliset vaikutukset saaristoon. Tältä osin päätelmät ovat yleispiirteisiä ja tehdyt johtopäätökset ovat enimmiltään arvioitavissa ilman kyselyjäkin. Selvitys ei vastaa esimerkiksi kysymykseen, miten tärkeäksi saaristolaisidentiteetti koetaan ja mikä on sen painoarvo. Kun toisaalta vertailun vuoksi arvioitiin tilannetta sillan rakentamisen jälkeen esim. Emäsalossa tai Raippaluodossa, ei havaittu merkittäviä vaikutuksia esim. asutuksen määrään. Tosin

hankkeiden toteutumisesta on kulunut melko vähän aikaa. Näyttääkin siltä, että kaavoituksella ja kaupungin muilla päätöksillä saattaa olla suurempi merkitys väestökehitykseen kuin itse sillan rakentamisella tai rakentamattomuudella sinänsä. Myöskin arviot vaikutuksista saaristoluontoon laajemmin jäivät yleispiirteisiksi. Toisaalta vaikutuksia yksittäisiin lajeihin ei voitu osoittaa.

Arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa Uudenmaan ympäristökeskus katsoi, että siltavaihtoehtojen maisemallisia vaikutuksia tulee tarkastella myös tutkimalla erilaisia silta-arkkitehtuurivaihtoehtoja. Arvioitavaksi esitettiin kuitenkin vain liittopalkkivaihtoehto teknistaloudellisin perustein. Myös muita vaihtoehtoja olisi ainakin ideatasolla tullut selvittää ja esittää arviointiselostuksessa. Arviointi jäi tältä osin puutteelliseksi. Tosin yleisön kannanotoissakaan ei sillan ulkonäölle esitetty erityisvaatimuksia. Sillan toivottiin lähinnä olevan neutraali ja vähän maisemaa muuttava.

Arviointiselostuksessa on selvästi esitetty mm. päästöt, melu ja niiden vaikutukset, hankkeen vaikutukset vesistön lähialueella, esitettyjen vaihtoehtojen vaikutukset maisemaan ja asukkaiden mielipiteet. Selvitys sisältää kuitenkin muilta osin paljon itsestäänselvyksiä, jotka ovat tiedossa ilman selvittelyäkin ja laajoja kyselyjä. Ehkä tätä kuvastanee se, että viimeisessä yleisötilaisuudessa palautettiin vain yksi vastauskortti. Myöskin lopputulokseksi jääneet päävaihtoehdot olivat ennakoitavissa. Tielaitoksen tulisikin jatkossa tarkemmin harkita ympäristövaikutusten arvioinnin rakennetta ja laajuutta siltä osin kuin selvittävät kysymykset sisältävät itsestäänselvyksiä ja tulokset ovat monin osin ennakoitavissa.

### **Yhteysviranomaisen lausunnosta tiedottaminen**

Yhteysviranomaisen lausunto on toimitettu tiedoksi kaikille arviointiselostuksesta lausunnon antaneille. Kopiot arvviointiselostuksesta saaduista lausunnoista ja mielipiteistä lähetetään hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ympäristökesksessä.

Lausunto on nähtävissä myös seuraavassa internet-osoitteessa:  
<http://www.ymparisto.fi/poltavo/yva/arkisto/uyk/index.htm>

Johtaja Leena Saviranta

Ylitarkastaja Heikki Kurki

TIEDOKSI Ympäristöministeriö, Liikenneministeriö, Suomen ympäristökeskus, Merenkululaitos, Uudenmaan liitto, Etelä-Suomen lääninhallitus, Tammisaaren kaupunki, Helsingin yliopisto/Tvärminnen tutkimusasema

LIITE Maksun määräytyminen ja muutoksenhaku