

Peruspalvelut, oikeusturva ja luvat
Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö

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

lausuntopyyntö 13.11.2023, UUDELY/13199/2022

Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiselostus

Helsingin Satama Oy suunnittelee Länsisataman nykyisen laiturirakenteen laajentamista ja uuden kenttäalueen rakentamista eteläkärkeen. Lisäksi on tarkoitus rakentaa satamatunneli Länsisatamasta Länsiväylälle. Tavoitteena on keskittää Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne Länsisatamaan.

Arvioitavat vaihtoehdot tiivistettynä:

VE0: Hankkeen toteuttamatta jättäminen. Satamalaitureita korjataan niiden toimintaiän pidentämiseksi.

VEA: Satamalaiturin peruskorjaus ja kolmen satamalaiturin muutostyöt sekä eteläisen kenttäalueen laajennus. Sataman ruoppaustarve on noin 333 000 m³ ja louhetäyttö noin 540 000 m³.

Satamatunnelin suuaukko on Länsiterminaali LT1:n kohdalla ja läntinen suuaukko Ilmarisen-talon (Porkkalankatu 1) pohjoispuolella. Louhintatarve on noin 356 000 kiintokuutiometriä. Satamatunnelin maanpäälliset poistoilmarakenteet sijaitsevat satama-alueella tai sen ulkopuolella ja Lapinlahden puiston reunassa. Tunnelin tekninen pysty-yhteys sijaitsee Köydenpunojanpuiston kohdalla. Tunnelin pituus on noin 2 200 metriä.

VEC: Satamalaiturin peruskorjaus ja kolmen satamalaiturin muutostyöt sekä eteläisen kenttäalueen laajennus. Sataman ruoppaustarve on noin 333 000 m³ ja louhetäyttö noin 540 000 m³.

Satamatunnelin suuaukko on Länsiterminaali LT1:n kohdalla ja läntinen suuaukko Morsian niemen ja Sulhanen saaren väliselle alueelle Länsiväylällä. Louhintatarve on noin 408 000 kiintokuutiometriä. Länsiväylän pohjoispuolella tarvitaan 14 000 m³:n suuruinen meritäyttö. Satamatunnelin maanpäälliset poistoilmarakenteet sijaitsevat satama-alueella tai sen ulkopuolella ja

Lapinlahden puiston reunassa. Tunnelin tekninen pysty-yhteys sijaitsee Köydenpunojanpuiston kohdalla. Tunnelin pituus on noin 2 450 metriä.

Satamatunneli ylittää Helen Oy:n öljyluolat ja ne tulee poistaa käytöstä ennen satamatunnelin rakentamista. Vaihtoehto edellyttää TUKES:in louhintakiellon purkua öljyluolien alueelta ja kevyelle polttoöljylle tulee rakentaa korvaava varasto. Helen Oy:n lauhdevesikanaalia on syvennettävä ja mahdollisesti siirrettävä Länsiväylän alla.

VED: Satamalaiturin peruskorjaus ja kolmen satamalaiturin muutostyöt sekä eteläisen kenttäalueen laajennus. Sataman ruoppaustarve on noin 333 000 m³ ja louhetäyttö noin 540 000 m³.

Satamatunnelin suuaukko on Länsiterminaali LT1:n kohdalla ja läntinen suuaukko Morsian niemen ja Sulhanen saaren väliselle alueelle Länsiväylällä. Louhintatarve on noin 351 000 kiintokuutiometriä. Länsiväylän pohjoispuolella tarvitaan 14 000 m³:n suuruinen meritäyttö. Satamatunnelin maanpäälliset poistoilma-rakenteet sijaitsevat satama-alueella tai sen ulkopuolella sekä Hiililaiturikujan ja Länsiväylän kaistojen välissä. Tunnelin tekninen pysty-yhteys sijaitsee Santakadun itäpään katualueella. Tunnelin pituus on noin 2 106 metriä.

Satamatunneli ylittää Helen Oy:n öljyluolat ja ne tulee poistaa käytöstä ennen satamatunnelin rakentamista. Vaihtoehto edellyttää TUKES:in louhintakiellon purkua öljyluolien alueelta ja kevyelle polttoöljylle tulee rakentaa korvaava varasto. Helen Oy:n lauhdevesikanaalia on syvennettävä ja mahdollisesti siirrettävä Länsiväylän alla.

Rakentamistyöt kestävät vaihtoehdosta riippuen 4–5 vuotta, josta louhinnan osuus on noin kolme vuotta. Vaihtoehdoissa VEC ja VED öljyluolien käytöstä poistamisen ja uuden korvaavan säiliön rakentamisen aiheuttama viivästys on noin 10 vuotta. Satamarakenteiden laajentaminen vaiheistetaan siten, että koko rakentamisen ajan saadaan pidettyä kolme laivapaikkaa käytössä.

Sataman laajennuksen täyttöihin pyritään käyttämään mahdollisimman paljon satamatunnelin louhinnassa syntyvää louhetta. Sataman laajennuksen alkuvaiheessa louhetta joudutaan kuljettamaan satamaan myös muista kohteista. Tunnelirakentamisen aikana raskaan liikenteen määrät katuverkostossa kasvavat enimmillään arviolta noin 320 raskaalla ajoneuvolla vuorokaudessa, kuljetuksien jakautuessa Jätkäsaaren ja

Länsiväylän alueille. Proomukuljetuksia olisi enimmillään noin 17 vuorokaudessa.

Hankealue sijoittuu Helsinki-Espoo tulvariskialueelle, mikä huomioidaan hankkeen eri osioiden rakentamiskorkeuksissa. Hankealue ei sijoitu luokitellulle pohjavesialueelle. Laiturialueella on yhdessä tutkimuspisteessä todettu metalleilla pilaantunutta maata. Maaperätutkimuksia tarkennetaan tarpeen mukaan hankkeen jatkosuunnittelun aikana.

Ruopattavat sedimentit ovat näytteenottoon perustuvan riskiarvion perusteella meriläjityskelpoisia. Sedimentit on suunniteltu läjitettäväksi luvitetulle Koirasaarenluotojen meriläjitysalueelle. Kiintoaineen leviämismallinnuksen perusteella ruoppauksen sameusvaikutukset ovat merkittäviä lähinnä satama-alueella.

Satamatunnelin maanalainen osuus sijoittuu tiheästi rakennettuun ympäristöön Jätkäsaareen, Kamppiin, Ruoholahteen ja Lapinlahteen. Jätkäsaareessa lähin nykyinen asutus sijaitsee satamatunnelin linjauksen välittömässä läheisyydessä ja lähimpään peruskouluun on etäisyyttä noin 250 metriä. Eteläisen kenttäalueen lähimmät asuinrakennukset sijaitsevat noin 450 metrin päässä ja lähimmät suunnitellut asuinrakennukset noin 270 metrin päässä. Lähin suunniteltu koulu ja päiväkoti sijaitsevat lähimmillään noin 380 metrin päässä. Satamatunnelin maanalaisella osuudella linjausten päällä on pääasiassa asutusta, kouluja ja päiväkoteja sekä kaupallisia toimintoja. Lapinlahden sairaala-alueella sijaitsee tehostetun palveluasumisen yksikkö.

Lausunto

Etelä-Suomen aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat vastuualueen ympäristöterveydenhuoltoyksikkö antaa asiasta seuraavan lausunnon.

Melu

Arviointiselostuksen mukaan sataman rakentamisen yhteydessä syntyy melua paalutuksesta, ponttauksesta, ruoppauksesta ja satamarakenteiden purku- ja rakennustöistä sekä materiaalikuljetuksista. Ruoppauksesta aiheutuva melu on lyhytaikaista, mutta satama-alueen rakentamisesta muodostuva melu on pitkäkestoista ja kestää koko sataman rakentamisen ajan, noin viisi vuotta. Rakentamisvaiheen työt tehdään kello 7–22 välisenä aikana, jolloin alueella esiintyy kohteelle tavanomaista taustamelua (liikenne, satama). Rakentamisen takia lisääntyvän liikenteen ei arvioida lisäävän merkittävästi melua lähialueilla.

Paalutukset toteutetaan iskupaalutuksena ja porapaalutuksena. Iskupaalutuksessa käytetään vaimentimia tai työ tehdään mahdollisuuksien mukaan porapaalutuksena. Paalutusvaiheen kesto on noin 18 kuukautta yksittäisen laiturin osalta. Iskupaalutuksen aikana lähimpien asuinrakennusten läheisyydessä keskimelutaso on noin 70 dB ilman vaimennusratkaisuja. Porapaalutuksen aiheuttama keskiäänitaso on noin 60 dB lähimmän asuinkerrostalon julkisivulla. Todennäköisesti kohteen lasitettujen parvekkeiden eristävyys on riittävä, jotta päiväajan ohjearvo 55 dB alitetaan. Saman aikaisesti toteutetaan myös satama-alueen tunnelin suuaukon ponttaus (kesto noin 5 kk), minkä melutaso on iskupaalutuksen luokkaa. Ajouradan paalutuksen ja ponttauksen yhteisvaikutus on melun tuottamisen kannalta kriittisin työvaihe, jolloin keskimelutaso lähimpien rakennuksien läheisyydessä on yli 70 dB ja parvekkeilla päiväajan melutason ohjearvot voivat ylittyä. Tilan puutteen vuoksi melutorjuntaa ei voida asentaa. Meluvaikutuksen hallitsemiseksi ponttustyö tulisi ajoittaa vähiten häiritsevään vuorokaudenaikaan eli työt tulisi toteuttaa päiväaikaan vältellen ilta-ajan taustamelultaan hiljaisempia tunteja.

Tunneliyhteyden rakentamisen aikaisesta louhimisesta, louheen lastauksesta ja kuljettamisesta syntyy melua. Louhinnasta aiheutuva melu on lyhytaikaista, joka muodostuu suurelta osin tunneleiden suuaukkojen avolouhinnasta, räjäytyksistä ja ponttauksista, joiden arvioitu kesto on noin 1,5 kuukautta. Avolouhinnassa porauksessa käytetään meluvaimennettuja poravaunuja.

Sataman toiminnanaikainen melu aiheutuu pääasiassa satama-alueen toiminnoista sekä tie- ja raitioliikenteestä. Melumallinnuksen ja ympäristömelumittausten perusteella satamatoiminnan melutaso voi olla lyhytaikaisesti 53–60 desibeliä lähimmän asuinrakennuksen luona. Melutasoon vaikuttaa tarkastelusijainti ja ramppikolinan esiintyminen ajoneuvojen kulkiessa laivaan. Keskimääräinen yöaikainen melu ei ylitä ympäristöluvan raja-arvoa 50 dB lähimpien asuinrakennusten sisäpihoilla, muilla oleskelualueilla tai parvekkeilla. Sataman meluvaikutukset on huomioitu asemakaavojen määräyksillä, joissa edellytetään parvekkeet toteutettaviksi lasitettuina, mikä laskee melutason parvekkeilla sallitulle tasolle. Laivojen mahdollisuus hyödyntää sataman maasähköä vähentää merkittävästi yöajan satamatoiminnan meluvaikutuksia.

Satamatunnelin toiminnan aikainen melu aiheutuu pääasiassa liikenteestä. Toiminnan aikaisia meluvaikutuksia, erityisesti tunnelivaihtoehtoehdossa VEA, voidaan vähentää rakentamalla meluaita tunnelin suuaukolle. Länsisataman nykytilan toimintaan verrattuna laajennushankkeen tuomat toiminnan aikaiset muutokset alueen keskiäänitasoon ovat lähimpien häiriintyvien kohteiden luona päiväaikaan - 1...+2 dB ja yöaikaan -7...+1 dB. Länsiväylän pään tunnelinsuu on lähimpänä häiriintyviä kohteita

hankevaihtoehdossa VEA ja melutaso kasvaa mallinnuksen perusteella lähimmän häiriintyvän kohteen (Lapinlahdenpolku 6) luona pääosin noin 1–2 dB ilman meluntorjuntaa. Muissa hankevaihtoehdoissa (VEC ja VED) tunnelinsuut Länsiväylän puolella sijoittuvat siten, että vaikutuksia lähimpien häiriintyvien kohteiden kannalta ei tapahdu. Meluntorjunta suunnitellaan tarkemmin hankkeen tulevissa suunnitteluvaiheissa. Tunnelin ilmanvaihdon poistoilmapumppujen puhaltimet aiheuttavat myös melupäästöjä, joita voidaan hallita laitevalinnoin.

Rakennusajan alkuvaiheessa, kun meluvaikutukset ovat suurimmillaan (maanpäällinen louhinta) lähimpien kiinteistöjen oleskelualueilla toteutetaan melumittaukset, joilla varmistetaan meluntorjuntatoimenpiteiden riittävyys. Mittausaika yhdessä mittauspisteessä on noin 60 min ja mittauspisteet valitaan toteutuvan hankevaihtoehdon mukaisesti 1–3 asuinrakennuksen luona. Mittauksissa mitataan rakentamisen aiheuttamaa keski- sekä enimmäisäänitaso sekä verrataan saatuja tuloksia ohjearvoihin.

Melumallinnusten perusteella rakentamisen aikainen melu on hallittavissa meluntorjuntatoimenpiteillä siten, ettei melun ohjearvoja ylitetä lähimpien häiriintyvien kohteiden luona.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää välttämättömänä, että rakentamisen aikainen meluntorjunta suunnitellaan etukäteen huolellisesti eri vaihtoehtoja kartoittaen, jotta hanke on mahdollista toteuttaa siten, että päästään alle melun ohjearvojen. Meluntorjunnan riittävyyttä on seurattava mittauksin edustavasti lähimmissä häiriintyvissä kohteissa meluavien työvaiheiden aikana ja tarvittaessa meluntorjuntaa tulee tehostaa. Tarvittaessa mittauksia ja meluntorjuntaa tulee laajentaa, mikäli meluhaittoja esiintyy laajemmin. Siinä vaiheessa, kun valittava vaihtoehto ja louheen välivarastointi tai käyttökohteet ovat tiedossa, tulee niiden osalta arvioida nyt esitettyä tarkemmin kuljetuksen meluvaikutukset.

Tärinä ja runkomelu

Arviointiselostuksen mukaan rakentamisen aikana louhinnasta, räjäytyksistä, ponttauksesta ja paalutuksesta aiheutuu tärinää ja runkomelua. Vaikutusalueella sijaitsee kymmeniä asuinkerrostaloja ja useita herkkiä kohteita. Yksittäisen rakennuksen kohdalla tärinävaikutus ei ole jatkuva (keskimäärin neljä räjäytystä päivässä) ja työvaiheen kesto on pisimmillään 13 viikkoa. Suurin vaikutus on pitkäkestoisella paalutuksella, jonka aiheuttama yli 35 dB runkomelu voi olla unta häiritsevää. Mallinnusten mukaan 35 dB taso voi ylittyä noin 100 metrin etäisyydellä louhintakohteesta. Häiriövaikutuksia voidaan lieventää tiedottamalla

louhinta-alueen etenemisestä vaikutusalueen piirissä olevia asukkaita ja toimijoita sekä ottamalla huomioon mahdolliset herkkien kohteiden tarpeet.

Hankevaihtoehtoisin määrittävällä värinämittaushalueella on kaikki rakennukset, jotka ovat enintään 150 metrin etäisyydellä louhintakohteista. Värinämittaushalueelta valitaan 20–30 edustavaa mittaushkohdetta. Rakennuksille suoritetaan alkukatselmus, jossa kartoitetaan ja dokumentoidaan kiinteistöjen rakenne ja kunto. Rakennusvaiheen päätteeksi rakennuksille tehdään loppukatselmus. Runkomelumittaushpisteet valitaan samalta värinämittaushalueelta. Runkomelumittauksia tehdään 1–3 asuinrakennuksessa riippuen toteutuvasta hankevaihtoehtosta. Mittaushkohteiksi valitaan ennakolta kriittisimmät runkomelukohteet, joihin runkomelun leviäminen on etäisyyden ja maankamaraan ominaisuuksien vuoksi suotuisaa.

Sataman toiminnassa ei ole nykytilassa värinää aiheuttavia toimintoja eikä kapasiteetin lisäys tuo alueelle uusia värinälähteitä. Tunnelin käytön aikainen raskas liikenne aiheuttaa vähäistä värinää liikenneväylän välittömään läheisyyteen.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää välttämättömänä, että rakentamisesta aiheutuvien värinä- ja runkomeluhaittojen ehkäiseminen suunnitellaan etukäteen huolellisesti eri vaihtoehtoja kartoittaen. Haittoja tulee ehkäistä tehokkaasti ja työvaiheet tulee ajoittaa siten, että haitat häiriintyvälle kohteille jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Värinän ja runkomelun mittaushkohteita tulee tarvittaessa lisätä.

Pöly

Arviointiselostuksen mukaan avokaukalo-osuudella pölyämistä voi aiheutua maansiirtotöistä sekä kallion porauksesta ja louhinnasta. Pölypäästöjen vaikutuksia voidaan lieventää muun muassa toiminnan ajoituksella, siirtokuormien peittämisellä, työmaateiden kastelulla ja muilla pölyntorjuntakeinoilla.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää välttämättömänä, että rakentamisen aikaiseen pölyntorjuntaan laaditaan pölyntorjunta-suunnitelma ja sen toteutumista seurataan säännöllisesti rakentamisen aikana.

Öljyluolien käytöstä poisto

Vaihtoehtojen VEC ja VED toteuttaminen edellyttää Helen Oy:n öljyluolien käytöstä poistamista. Käytöstä poistamisen tarkempi suunnittelu edellyttää

öljyluolien nykykunnan kartoittamista, joka ei ole mahdollista ennen öljyluolien tyhjentämistä. Käytöstä poiston alustavien työvaiheiden mukaan poistoilma imetään luolien pystykuiluihin asennettavilla imureilla. Poistoilman purkupisteet sijaitsevat Helenin Salmisaaren voimalaitoksen alueella. Tuuletus pidetään käynnissä kaikkien öljyluoliin liittyvien toimenpiteiden ajan. Poistoilman pitoisuutta mitataan säännöllisesti.

TVOC-pitoisuuksien ensimmäisen mallinnuksen (ilmanvaihtokertoimella 0,15 ja 10 metrin tuuletuspiipulla) mukaan vuosikeskiarvopitoisuuksien on arvioitu olevan alle hyväksyttävänä pidettävän ($500 \mu\text{g}/\text{m}^3$) pitoisuuden, lukuun ottamatta tuuletuspiipun välitöntä läheisyyttä. Eri yhdisteiden hajukynnykset ovat alhaisempia, joten tuuleuksesta voi aiheutua merkittävää haju- ja viihtyvyyshaittaa. Ilman lieventämistoimenpiteitä vuorokausitasolla Salmisaaren, Ruoholahden ja Lapinlahden alueilla pitoisuudet kohoavat merkittävästi ($1000\text{--}5000 \mu\text{g}/\text{m}^3$), jolloin haitta-ainepitoisuuksia voi kulkeutua rakennuksien sisäilmaan.

Toisessa mallinnuksessa, joka kuvaa tilannetta, jossa luolien ilma on alun tuuletuksen jälkeen vaihtunut (ilmanvaihtokertoimella 0,15 ja 20 metrin tuuletuspiipulla) vuosikeskiarvopitoisuudet olisivat Salmisaaren, Ruoholahden ja Lapinlahden alueille alle $170 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ja 500 metrin etäisyydellä pitoisuudet laskisivat $30\text{--}70 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vuorokausipitoisuudet $500\text{--}700 \mu\text{g}/\text{m}^3$ olisivat lähellä hyväksyttävänä pidettävää pitoisuutta, jolloin hiilivetyjen kulkeutuminen sisäilmaan ei olisi todennäköistä.

Mallinnuksen perusteella ilmaan vapautuu öljyluolien tuuletuksen aikana merkittäviä määriä haihtuvia hiilivetyjä. Mallinnetut pitoisuudet ulkoilmassa lisääntyivät sitä mukaa, kun ilmanvaihtokerrointa nostettiin. Ilmanvaihtokertoimen 0,15 katsottiin olevan toteutuskelpoinen, vaikutusten lieventämistoimet huomioiden.

Alhaisempaa ilmanvaihtokerrointa käytettäessä ulkoilmaan päätyvien hiilivetyjen määrä on aikayksikköä kohden pienempää, mutta tuuletusta joudutaan todennäköisesti jatkamaan pidempiä aikoja saman tuuletusvaikutuksen aikaansaamiseksi. Hiilivety päästöjä ympäröiville alueille voidaan vähentää lieventämistoimenpiteillä, esimerkiksi porrastamalla luolien tuuletusta, pienentämällä tuuletuskerrointa, asentamalla mallinnustilannetta korkeampi tuuletuspiippu ja käyttämällä vaihtoehtoisia poistokaasujen puhdistustekniikoita. Tuuletusta arvioidaan tarvittavan noin kolme vuoden ajan.

Tuuletus on syytä aloittaa pienillä ilmamäärillä poistokaasun hiilivety pitoisuuksia ja hajuja seuraten, jotta vältetään mahdollisilta haitoilta poistoputkien ympäristössä. Poistokaasujen hiilivety pitoisuuden laskiessa tuuletuksen myötä, voidaan tuuletuksen määrää lisätä. Seurantaa

tulisi tehdä myös poistoputkien ympäristöissä sekä lähimmissä asuinkiinteistöissä, jonne epäpuhtaudet voivat kulkeutua kiinteistöjen ilmanvaihdon kautta. Poistokaasujen hiilivetypitoisuudet tulevat laskemaan tuuletuksen myötä, mutta pitoisuuksien muutoksen suuruutta ja nopeutta on mahdotonta arvioida, koska siihen vaikuttavia tekijöitä on useita. Mallinnusten tulokset tulee kuitenkin ottaa huomioon tuuletuksen tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

Suurimmat ilmalaatuvaikutukset ovat paikallisia ja sijoittuvat tuuletuspiippujen läheisyyteen, mutta mallituksen perusteella kohonneita pitoisuuksia leviää myös Salmisaaren, Ruoholahden ja Lapinlahden alueille. Haitta-aineiden mahdollista kulkeutumista rakennuksien sisäilmaan ei ole mallinnettu, mutta sisäilman laatua tullaan tarkkailemaan öljyluolien käytöstä poiston yhteydessä.

Öljyluolien käytöstä poisto vaatii lisätutkimuksia ja suunnittelua. Tuuletuksen poistoilman hiilivetypitoisuutta tulee seurata näytteenotolla ja laboratorioanalyysin. Lisäksi poistoilman pitoisuutta ja ilmamäärää tuuletuspiipusta tulee mitata tuuletuksen aikana päivittäin kenttämittauksilla tai tarvittaessa jatkuvatoimisella mittauksella. Lisäksi ilman hiilivetypitoisuuksia tulee seurata kenttämittauksin lähimpien herkkien kohteiden alueella. Tarkempi ilmanlaadun mittaus- ja seurantasuunnitelma laaditaan hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Arviointiselostuksen mukaan terveyshaittojen arviointi ja mahdollisten hajuhaittojen arviointi mallinnustulosten perusteella on haasteellista TVOC-pitoisuuden perusteella ja sisältää paljon epävarmuuksia. Mallinnettujen ulkoilman pitoisuuksien perusteella ainakin ajoittaisia hajuhaittoja voi tuuletuksen takia aiheutua, erityisesti tuuletuksen alkuvaiheessa, jos tuuletus järjestetään mallinnusta vastaavalla tavalla.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää välttämättömänä öljyluolien käytöstä poiston tarkempaa suunnittelua ja riittäviä lisätutkimuksia, jotta voidaan varmistua siitä, että öljyluolien käytöstä poistosta ei aiheudu terveys- ja viihtyvyyshaittoja lähiympäristöön ja sisätiloihin. Helsingin kaupungin terveydensuojeluviranomaisen on tarpeellista olla mukana suunnittelussa tai ainakin heitä on tarpeellista kuulla. Tarvittaessa on hyvä konsultoida Terveiden ja hyvinvoinnin laitosta.

Muuta

Arviointiselostuksen mukaan rakentamisvaiheen tärkeimpiä haittojen ehkäisemis- ja lieventämiskeinoja ovat oikea-aikainen ja kattava tiedottaminen sekä sidosryhmien huomioiminen. Ihmisten kokemaa epätietoisuutta voidaan vähentää tiedottamalla ja kuulemalla alueen

asukkaita ja muita aluetta käyttäviä sekä etsimällä ratkaisuja hankeen ei toivottuihin vaikutuksiin tai ristiriitatilanteisiin. Asukkaille ja muille sidosryhmille voidaan osoittaa hankevastaavan taholta yhteyshenkilö, johon voi olla yhteydessä, mikäli häiritseviä vaikutuksia havaitaan. Avoimella tiedonvaiholla lähialueen asukkaiden kanssa hankevastaava voi saada tietoa hankkeen vaikutuksista, sekä keinoista, joilla haitallisia vaikutuksia voisi lieventää tai ehkäistä. Rakentamisen aikana tulee käydä aktiivista vuoropuhelua herkkien kohteiden toimintatarpeista.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää välttämättömänä aktiivista, oikea-aikaista, monikanavaista ja säännöllisesti toistuvaa tiedottamista ja vuoropuhelua vaikutusalueen asukkaiden, loma-asukkaiden, päiväkotien, koulujen ja muiden häiriintyvien kohteiden kanssa, jotta he ovat tietoisia kulloisistakin rakentamisen aikaisista toimenpiteistä, niiden kestosta sekä miten haittoja aiotaan ehkäistä. Tärkeää on osoittaa myös yksi yhteyshenkilö, johon voidaan olla yhteydessä, mikäli haittoja ilmaantuu.

Ympäristöterveydenhuollon
ylitarkastaja

Erja-Riitta Tarhanen

Tiedoksi Helsingin kaupunki, ympäristöterveys

Etelä-Suomen aluehallintovirasto
Postiosoite: PL 1, 13035 AVI
Puhelinvaihe: 0295 016 000
kirjaamo.etela@avi.fi | www.avi.fi

Tämä asiakirja ESAVI/43667/2023 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument ESAVI/43667/2023 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Tarhanen Erja-Riitta 10.01.2024 10:51

Geologian tutkimuskeskus/YMR/Merigeologia

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS,
Ympäristö- ja luonnonvarat-vastualue
PL 36, 00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi , tiedoksi liisa.nyrola@ely-keskus.fi

Viite: UUDELY/13199/2022. Lausuntopyyntö Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

LAUSUNTO KOSKIEN HELSINGIN SATAMA OY:N LÄNSISATAMAN LAAJENTAMISTA KOSKEVAA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUSTA

Helsingin Satama Oy on toimittanut Uudenmaan Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskukselle Länsisataman kapasiteetin kasvattamista ja satamatunnelia koskevan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen. Uudenmaan Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskus on pyytänyt Geologian tutkimuskeskusta (GTK) lausumaan asiassa.

Tämä lausunto koskee hankkeen YVA-selostuksessa esitettyä vesistörakentamisen (ruoppaus, läjitys ja merialueen täytöt) aiheuttamaa vesistövaikutusten arviointia. Vesistövaikutusten osalta YVA-menettelyssä on hyödynnetty tietoa vesialueen nykyisestä tilasta, olemassa olevaa tutkimus- ja tarkkailutietoa, sekä YVA-menettelyn yhteydessä tehtyjä sedimenttitutkimuksia ja kiintoaineen ja sameuden leviämisen mallinnusta.

Sataman laajennuksen toimenpiteet ovat kaikissa YVA-ohjelmassa esitetyissä vaihtoehtoissa samat. Satamalaiturin laajennukseen tarvittava louhetäyttömäärä on enimmillään 540 000 m³ rtr (337 5000 m³ ktr). Määrä tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä. Ruopattavien massojen arvioitu määrä on noin 333 000 m³ ktr. Ruopattavien alueiden pinta-ala on laituriin osalta 1,4–5 hehtaaria riippuen toteutustavasta ja eteläkärjen osalta noin 1,8 hehtaaria. Ruoppaukset tehdään mekaanisesti, joko kahmari- tai kuokkakauharuoppaajalla, mutta käytössä olevien satamatoimintojen vuoksi ei ole mahdollista käyttää suojaverhoa sameuden leviämisen estämiseksi. YVA-menettelyn yhteydessä tehtyjen sedimenttitutkimusten perusteella massat ovat meriläjituskelpoisia ja ne sijoitetaan vesilain luvan mukaiselle Koirasaarenluotojen meriläjitysalueelle laaditun hankekohtaisen läjityssuunnitelman mukaisesti.

11.1.2024

Satamatunnelin rakentamisen osalta tarvittavat ruoppaus- ja täyttömäärät vaihtelevat toteutusvaihtoehtojen mukaisesti. Vaihtoehtojen VEC tai VED toteutuksessa, Lapinlahden alueella kulkeva virkistysreitti siirrettäisiin meritäytön päälle. Arvioitu täyttö olisi tuolloin 14 000 m³, 2000 m² kattavalla alueella. Mahdollinen, mutta ei välttämätön ruoppaustarve on tällöin arvioitu olevan noin 7000 m³. Alueelta ruopattavat massat ovat sedimenttitutkimusten perusteella meriläjityskelpoisia.

v

Geologian Tutkimuskeskus (GTK) katsoo ympäristövaikutustenarviointiselostuksen ja siinä esitettyjen tutkimusten pohjalta, että ruoppauksella, meriläjityksellä ja meritäytöillä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia merenpohjan geologisiin olosuhteisiin, ja vaikutukset keskittyvät lähinnä rakentamisaikaan.

Ympäristöministeriön ruoppaus- ja läjitysoppaan mukaisesti tehtyjen sedimenttitutkimusten perusteella, ruoppauksesta syntyvät massat ovat meriläjityskelpoisia. Sekä satama-altaassa, että Lapinlahden mahdollisella ruoppausalueella on kontaminoituneita massoja, jotka pääasiassa kuuluvat luokkiin 1B, tai sitä puhtaampiin. Ainoastaan muutamalla näytepisteellä havaittiin tason 1C tai 2 haitta-ainepitoisuuksia, mutta myös ne voidaan läjittää Koirasaarenluotojen hyväksi luokitellulle meriläjitysalueelle. Jatkotutkimuksissa mahdollisesti esiin nousevien, laajemmin levinneiden kontaminoituneiden massojen varalle, on selostuksessa esitetty haitta-ainepitoisuuksien mukainen toimintasuunnitelma

Maksimiarvoilla tehdyn virtausmallinnuksen mukaan samentuminen ja mahdollinen haitta-aineiden leviäminen ei ole huomattavaa, ja keskittyy lähinnä satama-altaan alueelle. Käytössä olevat satamatoiminnot estävät suojaverhon käyttämisen rakentamisen aikana. Massoista irtoavan kiintoaineen leviämisestä aiheutuvan kuormituksen lieventämiseksi, selostuksessa on kuitenkin esitetty muita toimintatapoja, kuten järjestelmällinen eteneminen ja ympäristökauhan käyttäminen pintasedimenttien kuorimiseen.

GTK katsoo, että Länsisataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostus on merenpohjan geologisten parametrien osalta riittävä, eikä GTK:lla ole asiasta muuta huomautettavaa.

Olli Breilin

Jouni Pihlaja

Johtaja, operatiivinen toiminta

Yksikön päällikkö

SIGNATURES

ALLEKIRJOITUKSET

UNDERSKRIFTER

SIGNATURER

UNDERSKRIFTER

This documents contains 2 pages before this page
Dokumentet inneholder 2 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 2 sivua ennen tätä sivua
Dette dokument indeholder 2 sider før denne side

Detta dokument innehåller 2 sidor före denna sida

authority to sign
representative
custodial

asemavaltuus
nimenkirjoitusoikeus
huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt
firmateckningsrätt
förvaltare

autoritet til å signere
representant
foresatte/verge

myndighed til at underskrive
repræsentant
frihedsberøvende



29.1.2024

15

Lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle Länsisataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Pöydälle 22.01.2024

HEL 2023-014380 T 11 01 05

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta seuraavan lausunnon:

Kaupunginhallitus toteaa, että hanke perustuu kaupunginvaltuuston 3.2.2021 § 19 tekemään satamatoiminnan uudelleenjärjestelyjä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohtia Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa koskevaan periaatepäätökseen. Päätöksen mukaisesti Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne keskitetään Länsisatamaan, jonne suunnitellaan tunneliyhteys Länsisatamasta Länsiväylälle. Länsisatamassa tehtävät toimet ovat ensimmäinen vaihe kokonaisuudistuksen toteutusketjussa.

Länsisataman laajennushanke tunneleineen on yhteiskunnallisesti erittäin merkittävä. Sataman laajennus ja satamatunneli mahdollistavat satamatoimintojen laajenemisen Länsisatamassa ja vapauttavat Eteläsatamasta alueita muuta maankäyttöä varten. Satamatunneli poistaa Jätkäsaaren ja Ruoholahden katuverkolta valtaosan sataman aiheuttamasta liikenteestä. Hankkeella on kaupungin kehittämisen kannalta useita merkittäviä vaikutuksia.

Länsisataman satamatunneli on tärkeä osa liikenteen kokonaissuunnittelua. Tunnelilla on merkittävä rooli, kun satamatoimintoja keskitetään strategisesti Länsisatamaan. Satamatunnelin avulla on tavoitteena parantaa liikenteen sujuvuutta ja pienentää sen haittavaikutuksia Länsisataman ympäristössä.

Hankkeen tässä vaiheessa ei voida sulkea yhtäkään vaihtoehtoa pois. Tunnelin suunnittelun jatkon osalta on tärkeää, että maankäytön ja kaupungin kokonaisedun näkökulmasta on tärkeää arvioida kaikkien tunnelin suuaukkojen vaikutukset, huomioiden myös taloudelliset sekä ympäristölliset vaikutukset. Lisäksi jo aiemmin linjatut maankäytön tavoitteet tunnelin suuaukon alueella tulee jatkosuunnittelussa huomioida.



Hankevaihtoehtoilla on erilaisia ympäristövaikutuksia, joita on mahdollista lieventää jatkosuunnittelun yhteydessä.

Merkittävimmät hankkeen ympäristövaikutukset jatkosuunnittelun kannalta ovat:

- Lapinlahden puiston valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, suojeltuun puistoon sekä luontoarvoihin liittyvät suorat ja välilliset ympäristövaikutukset vaihtoehtoissa A ja C
- olemassa oleviin öljyluoliin, niiden käytöstä poistoon ja uuteen tarvittavaan varastoon liittyvät epävarmuudet ja suorat ja välilliset ympäristövaikutukset vaihtoehtoissa C ja D
- rakentamisen aikaiset vaikutukset Länsiväylän liikenteelle vaihtoehtoissa C ja D
- vaihtoehtojen erilaiset vaikutukset Salmisaaren maankäytön ja liikenteen kehittämisen mahdollisuuksiin.

Lisäksi hankkeella arvioidaan olevan ilmastovaikutuksia, jotka eivät kuitenkaan suuruusluokaltaan merkittävästi eroa eri hankevaihtoehtojen välillä. Eri tunnelivaihtoehtojen myönteisinä ympäristövaikutuksina todetaan tunneliratkaisun mukanaan tuoma liikennehäiriön väheneminen Jätkäsaaren kaupunkiympäristössä siinäkin tilanteessa, kun sataman Tallinnaan suuntautuvan reittiliikenteen toimintoja on keskitetty Länsi-satamaan.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn perustuen siinä tutkitut vaihtoehdot ovat mahdollisia toteuttaa, huomioiden lausunnossa esitetyt seikat.

Ympäristön nykytila ja kehittäminen

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Maanalaisessa yleiskaava 2021:ssä on osoitettu ohjeellinen varaus satamatunnelille. Varaus mahdollistaa kaikkien kolmen nyt arvioitavan tunnelivaihtoehdon toteuttamisen. Kaikki hankevaihtoehdot mahdollistavat myös maanalaisessa yleiskaavassa ohjeellisesti varatun keskustunnelin toteuttamisen.

Arviointiselostuksessa todetaan Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan valmistelun perustuvan skenaarioon kaksi. Osayleiskaavan valmistelu ei kuitenkaan pohjautu skenaarioon kaksi, vaan kaupunkiympäristölautakunnan päätökseen 9.5.2023 § 239 suunnitteluperiaatteista. Hankevaihtoehtojen tuleva maankäyttöpotentiaalin arviointi tehdään osayleiskaavan luonnosta varten laadittavien viitesuunnitelmien perusteella, ei skenaarioon 2 perustuen. Osayleiskaavan luonnos laaditaan



vuonna 2024 ja osayleiskaava etenee hyväksymiskäsittelyyn arviolta vuonna 2026.

Ympäristövaikutusten arviointi

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja rakennettuun ympäristöön

Länsibaana on yleiskaavassa linjattu yleispiirteisesti eikä sen tarkempaa sijoittumista ole päätetty tai suunnittelua käynnistetty. Arviointiselostuksessa on kuvattu eri tunnelivaihtoehtojen vaikutuksia Länsibaanan reittiin sekä arvioitu mahdollisen reitin ympäristövaikutuksia.

Tulevassa, yleiskaavaa tarkentavassa jatkosuunnittelussa baanareitti on tarkoituksenmukaisinta rakentaa mahdollisimman etelään Ilmarisen tontin pohjoispuolisella alueella, jolloin sen vaikutukset nykyiseen puistoon ovat mahdollisimman vähäiset. Vaihtoehdossa A Länsibaanan rakentaminen ulottuisi osittain asemakaavoitetulle puiston alueelle ja alueelle, jolla on luonto- ja kulttuuriarvoja. Vaihtoehtojen C ja D suuaukko sijoittuu Salmisaareen siten, että Satamatunnelin näkökulmasta Länsibaana voitaisiin toteuttaa mahdollisimman etelään Ilmarisen tontin pohjoispuolisella alueella, jolloin sen vaikutukset nykyiseen puistoon ovat vähäiset. Tinkimällä baanaratiotuksesta puiston kohdalla vaikutuksia on mahdollista lieventää tai ehkäistä.

Vaihtoehtoisesti pyöräreitti voidaan suunnitella nykyiseltä baanalta Porkkalankadun kautta. Tässä vaihtoehdossa pyöräreitti ei vastaisi baanaratiotavallisuksia ollen yleiskaavassa ohjeellisesti kuvattua reittiä pidempi, korkeuseroiltaan suurempi, sisältäen liikennevaloliittymiä ja ollen leveydeltään liian kapea, jolloin erottelu jalankulkijoiden kanssa ei ole koko reitillä mahdollinen.

Länsiväylän ympäristön osayleiskaavaa valmistellaan sille asetettujen tavoitteiden sekä kaupunkiympäristölautakunnan (9.5.2023) linjaamien suunnitteluperiaatteiden mukaan siten, että kaavassa osoitetaan kantakaupunkimaisen ja urbaanin rakentamisen painopiste Salmisaareen, Länsiväylää suunnitellaan ensisijaisesti katumaisena ja sen estevaikutusta pyritään vähentämään kuitenkin satamaliikenteen sujuvuus huomioiden. Samalla lautakunta päätti, että suunnittelussa huomioidaan, että erillisessä suunnittelussa valittavalla satamatunneliratkaisulla on vaikutuksensa siihen, millainen osayleiskaavan ratkaisu Salmisaareen voi olla. Vaihtoehdossa A Salmisaaren maankäytön kehittäminen tavoitteiden mukaisesti olisi selvästi muita vaihtoehtoja haastavampaa tunnelin suuaukon, ja siitä johtuvan väyläratkaisun ja estevaikutuksen vuoksi. Siksi vaihtoehdon A maankäyttöpotentiaalin arvioidaan olevan pienin. Vaihtoehto C aiheuttaa sekin rajoitteita maankäytölle pitkien betonitunneliosuuksien vuoksi. Arviot tarkentuvat alueen viitesuunnitelmien valmistuttua.



Vaikutukset liikenteeseen

Liikenteeseen kohdistuva vaikutusarvio on laadittu yleisesti käytettyjen periaatteiden mukaisesti. Länsisataman laajennuksen sekä satamatunnelin rakentamisen liikenteellisiä vaikutuksia on tarkasteltu pääosin Helsingin seudun HELMET-liikennemallin avulla ja liikenteen arvioidut vaikutukset pohjautuvat pääosin mallinnuksen tuloksiin. Liikennemalli ei huomioi tarkasti kaikkia liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä, mutta sen tuottamia muutosennusteita voidaan pitää riittävinä arvioina erilaisten hankkeiden todennäköisistä vaikutuksista.

Liikennejärjestelmätason toiminnanaikaisista vaikutuksista (luku 10.2.4) kerrotaan, että Lauttasaaren sillalla liikennemäärä kasvaa mallin mukaan vaihtoehtoissa VEC ja VED noin 500 ajoneuvolla vuorokaudessa, sillä satamasta kantakaupunkiin/itäiseen Helsinkiin suuntautuva raskas liikenne kääntyy Länsiväylältä Lauttasaaren kautta takaisin keskustan suuntaan ja että vastaavaa muutosta ei näy vaihtoehdossa VEA, jossa liikenne pääsee kääntymään tunnelista jo Salmisaarenkadun kautta keskustaan ja että liikenteen kasvu sillalla syntyy mallissa raskaasta liikenteestä, jolla on Lauttasaaren asukkaille negatiivinen vaikutus viihtyisyyden, turvallisuuden ja melun osalta (s. 320). On kuitenkin huomioitava, että Helsingin keskustassa ja keskustaa ympäröivillä alueilla on voimassa raskaan liikenteen rajoitusalue, joka kieltää yli 12 metriä pitkien ajoneuvojen kulun kieltoalueella. Lauttasaaren sillalta takaisin keskustaan ei siten käänny rekkoja, vaan korkeintaan 12 metrin pituisia kuorma-autoja. Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa matkojen suuntautumista ja päättää mitkä kaikki ajoneuvot pakotetaan käyttämään tunnelia. Alle 12 metrin pituiset kuorma-autot on mahdollisesti parempi ohjata katuverkkoon jo satamassa, jos niiden matkat suuntautuvat keskustaan tai Ruoholahden alueelle.

Satamatunnelin rakentamisen aikaisten liikennejärjestelyjen vaikutukset kohdistuvat vaihtoehdossa A lähinnä Salmisaarenkadulta Länsiväylälle johtavalle rampille. Vaihtoehtoissa C ja D rakentamisen aikaiset vaikutukset Länsiväylän liikenteelle ovat todennäköisesti merkittävät. Länsiväylän merkittävä rooli keskustan ja sataman saavutettavuudessa sekä valtakunnallisessa huoltovarmuudessa ovat tarkasti huomioitavia asioita työnaikaisia järjestelyjä suunniteltaessa. Rakentamisen aikana joudutaan siirtämään koko Länsiväylän länteen päin suuntautuva liikenne kiertoreitille. Vaikutukset tulee arvioida riittävän laajasti ottaen huomioon myös tarvittavat kiertoreitit sekä niiden vaikutukset.

Alusliikenteen muutokseksi on arvioitu vuositason 3407 alusta (vuoden 2022 tilanne) ja 4604 (tuleva tilanne) vuodessa. Päivätason tämä tarkoittaa 9–10 alusta (vuoden 2022 tilanne) ja 14 alusta (tuleva tilanne).



ne). Arviointiselostuksesta ei käy ilmi, miten on arvioitu lisääntyvän alusliikenteen vaikutukset nykyiseen vesiliikenteeseen.

Melu- ja värinävaikutukset

Sekä rakentamisen ja että toiminnan aikaiset melu- ja värinävaikutukset on pääsääntöisesti arvioitu hyvin ja kattavasti sekä riittävässä laajuudessa. Vaikutusten arvioinnissa on hyvin tunnistettu myös mm. veden alainen melu ja laivaliikenteen kasvun meluvaikutukset.

Hankkeen merkittävimmät ihmisten elinoloja ja viihtyvyyttä heikentävät vaikutukset aiheutuvat rakentamisvaiheessa, joten on erittäin positiivista, että rakentamisen aikaisia melu-, runkomelu- ja värinävaikutuksia on arvioitu huolellisesti. Pitkäkestoisen ja laajamittaisen rakentamisen aikaisia meluvaikutuksia on mallinnettu ja arviointeja on täydennetty asiallisesti kuvaamalla mm. melulähteitä ja -päästöjä, työvaiheita, niiden kestoa ja raskaan liikenteen määriä.

Rakentamisen aikaisten meluvaikutusten arvioinnissa VEA:n suurempi herkkyys negatiivisille vaikutuksille on tunnistettu, melulle herkkiä kohteita sijoittuu lähemmäksi työmaa-aluetta kuin muissa hankevaihtoehdoissa.

Selostuksessa esitettyjen melukarttojen ja kuvausten mukaan on havaittavissa melutasojen ohjearvoylityksiä tiettyjen rakentamistoimien ja -vaiheiden aikana, mikä on tilapäisesti myös hyväksyttävissä. Melu-, runko- ja värinähaittojen lieventämiseksi esitetään kattavasti sekä teknisiä ja menetelmällisiä keinoja että esim. työskentelyaikoihin liittyviä toimenpiteitä ja mahdollisuuksia.

Haitallisten vaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimenpiteitä on käsitelty pääosin kiitettävästi kunkin vaikutusarviointiosion yhteydessä. Niiden huomioon ottaminen on kuitenkin epäjohtonmukaista. Esim. rakentamisaikaisten meluvaikutusten arvioinnissa Länsiväylän päässä on melumallinnuksiin sisällytetty oletuksia hiljaisemmasta kalustosta sekä pitkistäkin väliaikaista melusteista Lapinlahden puistoalueen suojaamiseksi. Vaikutuksia ei ole arvioitu lainkaan ilman torjuntatoimia. Toisaalta esim. toiminnan aikaisten meluvaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu meluntorjuntarakenteita VEA:ssa, vaikka niiden tarve tuodaan esiin. Vastaavaa epäjohtonmukaisuutta on myös vaikutusosioiden välillä. Öljyluolien tuulettamisen yhteydessä vapautuvien hiilivety- päästöjen mallinnuksessa ei ole huomioitu mahdollisia vaikutusten lieventämistoimia ja vaikutus on arvioitu merkittäväksi ilman vaikutusten lieventämistoimenpiteiden käyttöä.

Hankkeen toiminnan aikaiset meluvaikutukset on kaikissa hankevaihtoehdoissa arvioitu kokonaisuutena vähäisen positiiviseksi. Meluselvi-



tyksen mukaan satamatoimintojen laajentaminen on mahdollista ympäristöluvassa annettujen melun raja-arvojen puitteissa. Länsisatamaa lähimmäksi kaavoitettujen asuinrakennusten julkisivuille on annettu kaavamääräykset äänitasoerotukselle pienitaajuisia laivamelua vastaan. Selvityksen mukaan asemakaavoissa annetut äänitasoerovaatimukset ovat riittäviä myös satamatoiminnan laajentamisen hankevaihtoehtojissa. Vireillä olevassa Hernesaaren asemakaavoituksessa meluvaikutusten arvioinnissa varaudutaan satamatoimintojen laajentamiseen esitetyn mukaisesti.

Sataman lähialueella eri hankevaihtoehtojilla ei ole vaikutusta toteutuvan melutasoon. Satamamelun arviointi on tehty satamatoiminnan laajentamisen jälkeiseen tilanteeseen. Laajennushankkeen mukaisen melutilanteen muutos verrattuna nykytilanteen on lähimmissä kohteissa päiväaikaan pienehkö -1...+2 dB ja yöaikaan -7...+1 dB. Laajennushankkeesta aiheutuvan muutoksen kuvaus jää yleiselle tasolle, kun nykyistä eli VE0-vaihtoehtojen melutilannetta ei ole esitetty vastaavasti kuin katuliikenteen meluselvityksessä. Yöajan keskiäänitason pieneminen paikallisesti jopa 7 dB on kuitenkin huomattava parannus.

Laadittu katuliikenteen meluselvitys antaa kattavan kuvan melutilanteesta ja sen muutoksista hankevaihtoehtojain, joskin satama-alueen suunnalla rajauksen tulisi ulottua pidemmälle etelään, koska laajimmat yli 3 dB muutosalueet kohdistuvat sinne. Hankkeen tuomat muutokset jäävät kaikkiaan melko vähäisiksi. Siitä huolimatta muutosmelukartoissa olisi syytä kertoa myös suurin muutos ja sen kohdentuminen.

Länsiväylän päässä hankevaihtoehtojen VEA aiheuttama palveluasumiseen ja Lapinlahden puistoalueen virkistyskäyttöön kohdistuva meluvaikutus on pienehkö mutta selkeä heikennys verrattuna nollavaihtoehtoon. Hieman suurempi melutaso kasvu kohdistuu Ilmarisen toimistorakennukseen. Vaikka toiminto ei ole melulle erityisen herkkä, vaikutuksen suuruus olisi ollut tarpeen esittää.

Hankevaihtoehtojen VEA aiheuttama muutos kohdistuu herkemmmälle alueelle kuin VEC:ssä ja VED:ssä, vaikka vaikutusten merkittävyyttä meluun ja ilmanlaatuun kuvaavissa taulukoissa hankevaihtoehtojen herkkyys on arvioitu samaksi. Vaihtoehtojen A toiminnan aikaisia meluntorjuntamahdollisuuksia tunnelin suuaukolla tulee jatkossa tutkia, sillä meluntorjuntatoimenpiteiden tarve haittojen lieventämiseksi on tunnistettu.

Kaikilla hankevaihtoehtojilla on positiivinen vaikutus meluun Tyynenmerenkadulla raskaan liikenteen poistuessa pinnan katuverkolta. Vaikka muutos keskiäänitasossa on vain noin 2 dB, raskaan liikenteen poistuminen voi parantaa asuin- ja elinympäristön viihtyisyyttä enemmänkin



etenkin ajatellen lastaus- ja purkuajankohtien häiriötä. Liikennemäärien ja raskaan liikenteen väheneminen parantaa viihtyisyyttä myös Katajanokan ja Eteläsataman ympäristössä. Eteläsatamassa myönteinen vaikutus on merkittävämpi.

Päästöt ilmaan ja niiden vaikutukset ilmanlaatuun

Rakentamisen aikaisia ilmanlaatua heikentäviä päästöjä syntyy väistämättä, keskeisimpinä louhinnan, maanrakennustöiden ja kuljetusten aiheuttamat pölypäästöt. Pölyntyminen yhdessä rakentamismelun kanssa voi aiheuttaa paikoin viihtyisyyshaittaa lähiympäristöön. Arviointi ja haittojen lieventämistoimet on esitetty varsin hyvin.

On positiivista, että Salmisaaren öljyluolien käytöstä poistoon liittyvästä luolien tuulettamisesta vapautuvien päästöjen arviointiin (VEC ja VED) on kiinnitetty huomiota, vaikka ilmanlaatuvaikutusten mallinnus perustuu tässä suunnitteluvaiheessa ymmärrettävästi karkeisiin oletuksiin ja arviointi ja tulokset tarkasteluun, jonka tavoitteena on ollut tunnistaa tuuletuksen suurimmat mahdolliset vaikutukset ilmanlaatuun. TVOC-päästöihin liittyy ilmeinen mahdollisuus huomattaviin ilmanlaatu- ja hajuhaittoihin. Lieventämistoimilla vaikutuksia voidaan kuitenkin oleellisesti pienentää.

Toiminnan aikaiset ilmanlaatuvaikutukset on arvioitu vähäisen kielteiseksi kaikissa hankevaihtoehdoissa, mitä voidaan pitää perusteltuna, kun sekä laiva- että ajoneuvoneuvoliikenteen määrä kasvaa.

Satamatunnelin käytön aikaisia ilmanlaatuvaikutuksia on arvioitu mallintamalla Satamatunnelissa muodostuvan päästön leviämistä ympäristöön yksinomaan ilmanvaihtokanavien kautta. Kaikkien hankevaihtoehtojen aiheuttamat NO₂- ja PM₁₀ -pitoisuuslisät ovat pieniä, eikä niillä ole merkittävää vaikutusta tarkastelualueen paikalliseen ilmanlaatuun. Ympäristö VEA:n poistoilmakanavan läheisyydessä on kuitenkin selvästi C-vaihtoehtoa herkempi muutoksille. Poistoilmakanava sijoittuu puisto- ja virkistysalueelle, jolla ei ole asemakaavaa voimassa. Alueen ilmanlaatu esim. HSY:n tuottaman ilmanlaadun vuosikartan mukaan on huomattavasti parempi kuin lähempänä Länsiväylää ja Porkkalankatua.

Raskas ajoneuvo mm. nostaa katupölyä kuivalta tienpinnalta enemmän kuin henkilöauto, joten raskaan liikenteen siirtyminen tunneliin parantaa asuinvihtyisyyttä Jätkäsaarella etenkin Tyynenmerenkadulla.

Selostuksessa ei ole mainittu vaikutuksista pienhiukkaspäästöihin ja -pitoisuuksiin (PM_{2,5}). Vaikka pitoisuuslisän niidenkin osalta voidaan arvioida olevan pieni, eikä pienhiukkasten vuosiraja-arvo ylity Helsingissä, voi WHO:n ohjeellinen vuosiohजारvo ylittyä vilkkaassa liikenneympäristössä.



Vaikutukset ilmastoon

Hankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu vertaamalla hankkeen toteutuksen aiheuttamia muutoksia nykytilanteeseen. Arvioinnin pohjalta hankkeen kokonaisvaikutus ilmastolle on todettu kielteiseksi, eli ilmastopäästöjä lisääväksi nykytilanteeseen verrattuna. Rakentamisen aikaiset ilmastovaikutukset on arvioitu merkittävän negatiivisiksi kaikissa hankkeen toteuttamisvaihtoehdoissa ja koko elinkaaren aikana käyttövaiheessa ilmastopäästöjen lisäys jatkuu verrattuna 0-vaihtoehtoon.

Hankkeen suurimmaksi päästölähteeksi todetaan tunnelirakentaminen. Tunnelista aiheutuvien päästöjen hillintää kuvataan yleispiirteisesti, satamalaiturien rakentamisen päästöjen vähentämisen mahdollisuuksia on kuvattu tarkemmin. Laiturirakentamisen osalta on todettu periaatteellinen mahdollisuus jopa yli 80 % päästövähennykseen tavanomaiseen toteuttamisvaihtoehtoon verrattuna, mutta selostuksesta ei käy ilmi, olisiko vastaava päästövähennys suurimman päästölähteen eli tunnelirakentamisen osalta mahdollista.

Ilmastotavoitteiden näkökulmasta YVA-selostuksen puute on se, ettei taulukossa 10–40 ole mukana päästöjä minimoivia toteuttamisen vaihtoehtoja, vaan kuvattuna on ainoastaan tavanomaiseen toteutustapaan perustuvat toteuttamisvaihtoehdot ja näiden ilmastopäästövaikutukset. Kaupungin ollessa sitoutunut merkittävään ja nopeaan ilmastopäästöjen vähentämiseen, ei tavanomainen päästöintensiivinen toteutustapa ole tarkoituksenmukainen, mikäli vähäpäästöisempi tapa toteutukseen on olemassa.

Ilmaston muutosten osalta käytetyissä käsitteissä on epätasaisuutta. Selostuksessa puhutaan ennusteista, mutta esitetyt ilmastoskenaariot eivät ole ennusteita, vaan kuvaavat mahdollisia tulevaisuuksia. Ilmastomuutoksesta puhuttaessa ei voida puhua ennustamisesta, vaan kyseessä on arviointi. Skenaaroiden osalta olisi tarpeen myös tarkentaa, minkä skenaarion tai skenaaroiden mukaan arvioita tehdään ja millä perusteilla, sillä vuosisadan loppupuolella skenaaroiden vaikutukset eroavat toisistaan jo paljonkin.

Sopeutumista käsittelevissä luvuissa ilmastomuutoksen vaikutusten arviot on tehty vuosisadan loppupuolelle (2080–2100). Hankkeen mitoituksissa tulee varautua esimerkiksi tulvien määrän kasvuun ja toistuvuuksien muutoksiin jo lähivuosikymmeninä.

Maksimipäiväsadannan riski on arvioitu päiväsadantana, eikä sitä ole verrattu nykyiseen (muutos). Myöskään riskin todennäköisyyttä (sateen toistuvuus) ei ole ilmaistu, vaikka se on merkittävä osa riskin voimakkuuden arviointia. Arviot perustuvat CORDEXin Euroopan laajuisiin mallinnuksiin, mutta Suomessa on saatavilla myös tarkempaa mallin-



nusta rankkasateiden arvioidusta muutoksesta ja niiden vaikutuksista hulevesitulviin.

Sopeutuminen on käsitelty yleispiirteisemmin kuin muut osa-alueet, eikä arviointi sen osalta perustu viimeisimpiin tutkimuksiin ja mallinnuksiin. Ilmastomuutoksen osalta arviot ovat vuosisadan lopulta, mutta olennaista olisi myös selvittää, miten tunnelijärjestelmä toimii lähivuosikymmenten ilmastossa. Mikäli varautuminen tehdään korkeimpien arvioitujen vaikutusten (lämpötila, sademäärä, ääri-ilmiöt, merenpinnan nousu) mukaan, varaudutaan samalla näitä pienempiin muutoksiin. Siihen, millä tasolla varautuminen tulisi toteuttaa, ei ole otettu kantaa.

Vaikutukset maa- ja kallioperään, sedimentteihin sekä pohjavesiin

Arviointiselostuksessa on tunnistettu öljyluolien alueen poikkeuksellisen suuriin kalliomekaanisiin jännitystiloihin liittyvät haasteet ja niiden selvitys- ja jatkosuunnittelutarve. On tärkeää tehdä seurannan suunnittelu ja toteutus riittävän ajoissa hankkeen toteutusaikatauluun nähden. Pohjavesiolosuhteita on selostuksessa tarkasteltu riittävän laajasti ja rakentamisen sekä toiminnan aikaiset vaikutukset on tunnistettu.

Vaikutukset kasvillisuuteen, eläimiin ja suojelukohteisiin

Toiminnan aikaiset luontovaikutukset on selostuksessa esitetty kaikissa vaihtoehtoissa vähäisen negatiivisiksi. Kuitenkin todetaan, että vaihtoehdon A rakentaminen saattaa aiheuttaa luontodirektiivin IV (a) liitteen lajeihin kuuluvan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen häviämistä tai heikentymistä. Lisäksi arviointiselostuksessa todetaan, että vaihtoehdon A myötä erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin kanta vähentääkin pienenee, ja esiintyminen voi vaarantua koko maassa, jos lieventämiskeinot eivät onnistu. Tässä tapauksessa vaikutukset ovat pidempikestoisia kuin pelkästään rakentamisen aikaisia vaikutuksia, eivätkä merkittävyydeltään vähäisiä.

Selostuksen sivulla 430 on kuvattu, että vaihtoehdossa A Lapinlahden puiston eteläreuna kaivetaan auki rakentamista varten noin 250 metrin matkalta Länsiväylän ja Lapinlahdentien länsipään väliseltä alueelta. Länsiosaan rakennetaan avokaukalo ja itäosaan betonitunneli, jonka päälle voidaan istuttaa lopputilanteessa kasvillisuutta, mutta alustavien suunnitelmien mukaan ei puustoa. Vaihtoehto A:n mahdollisessa jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota ympäristövaikutusten lieventämistoimenpiteiden suunnitteluun tällä osuudella.

Vaikutukset vesialueisiin ja vedenalaiseen luontoon sekä kalastoon ja kalastukseen

Arviointiselostuksessa ei ole esitetty Satama-alueen laajentamisen ja laiturimuutosten vaikutuksia Ahdinaltaan tai Jätkäsaaren ja Hernesaa-



ren välisen, Hietalahteen ulottuvan vesialueen aaltoiluolosuhteisiin. Aaltoiluolosuhteiden mahdollisilla muutoksilla saattaa olla vaikutusta vesialuetta ympäröiviin ranta-alueisiin ja niiden käyttöön. Ahdinaltaan aallokkotarkastelu on laadittu 6/2022, jossa yhtenä lähtökohtana on ollut Sataman laiturin laajennus. Alueelle on suunniteltu merenalainen suoja Wenger aaltoilun hallitsemiseksi.

Arviointiselostus ei sisällä alusliikenteen lisääntymisen ja laituri muutosten aiheuttaman vaikutuksen arviointia telakan alusliikenteeseen. Muutosten hyväksyttävyyttä tai mahdollisesti tarvittavien lieventämistoimien tarpeellisuutta ei näin ollen ole mahdollista selostuksen perusteella arvioida.

Selostuksessa on kalastuksen osalta kuvattu kattavasti sekä lähtötiedot että arviointi. Selostuksen mukaan hankkeen vaikutusalue ei lähtökohdaisesti ole merkittävä ympäristö kalastukselle, ja vesialue on voimakkaasti jatkuvan muutoksen alueena. Lauttasaaren sillalla tapahtuvaa silakan litkausta ei selostuksessa ole mainittu ja silta on Helsingissä ainoa, jossa kalastus on sallittu. Vapaa-ajan kalastus Lauttasaaren alueella on sisällytetty arviointiin. Lausunnon antaja pitää erityisen hyvänä sitä, että myös vedenalaista melua on kuvattu ja arvioitu sen vaikutuksia.

Lauttasaaren sillan vesialue on molemmin puolin hyvää silakan kutua-alue. Tämän vuoksi vettä samentavia töitä olisi hyvä välttää kutuaikoina, joka silakalla ajoittuu keväälle touko-kesäkuuhun, mutta kutevia silakoita voi löytää varhaiskeväästä loppusyksyille asti.

Vaikutukset luonnonvarojen käyttöön sekä jätteiden ja sivutuotteiden loppusijoituksen vaikutukset

Arviointiselostuksessa on kuvattu tunnelinlouhinnassa syntyvän louheen hyötykäyttömahdollisuuksia hyvin. Louheen syntymisen ja hyödyntämisen kohdentaminen riippuu monesta eri tekijästä, esimerkiksi tarjonnan ja kysynnän ajoittumisesta sekä syntyvän kiviaineksen laadusta. Sataman laajennukseen voidaan hyödyntää Helsingin muissa kohteissa syntyvää louhetta ja toisaalta satamatunnelilouhinnasta syntyvää louhetta voidaan hyödyntää Helsingin muissa täyttökohteissa.

Helsingin kaupungin massakoordinaation toiminnan tavoitteena on saada syntyvä louhe hyödynnettyä täysimääräisesti Helsingin rakennuskohteissa. Myös satamatunnelihankkeen kanssa on alustavasti keskusteltu syntyvistä louhemäärästä ja aikatauluista. Satamakentän laajennuksen louhetarpeet ja tunnelin rakentamisessa syntyvän louheen hyötykäyttökohteet tarkentuvat suunnittelun ja aikataulujen kiinnittämisen myötä.



Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön

Arviointiselostuksen sivulla 470 (ja tiivistelmässä s. 31) todetaan, että sataman laajennuksen ei arvioida aiheuttavan merkittäviä maisemavaiikutuksia.

Vaihtoehdon A betonitunnelirakenne ja suuaukko sijoittuvat osin Lapinlahden puiston RKY-alueelle. Vaihtoehto C ulottuu Lapinlahden puistoon sen luoteisosassa ja aiheuttaisi vaikutuksia alueen kulttuuriympäristöön. Vaihtoehto D ohittaa Lapinlahden puiston kokonaan. Selostuksen yhteenvedossa (luku 10.1.1) todetaan, että vaihtoehdossa A rakentaminen ei olennaisesti muuta Lapinlahden puistoalueen rakennetun ympäristön ominaispiirteitä. Kaupunkiympäristölautakunnan näkemyksen mukaan rakentaminen kuitenkin muuttaa puiston eteläreunaa. Puistomainen miljöö on kulttuurihistoriallinen kokonaisuus. Selostuksen sivuilla 297–298 todetaan pohjoisen suuaukon ja maanpäällisten rakenteiden vaikutuskohteen herkkyyden olevan kohtalainen. Kyseessä on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö suojeltuine luontoarvoineen ja näin ollen herkkyydeltään suuri/erittäin suuri. Lapinlahden puisto on asemakaavoitettu lukuun ottamatta n. 20 m leveää kaistaletta puiston eteläosassa. Asemakaavoitetulla alueella puisto on osoitettu merkinnällä VP/s, joka sisältää suojelumääräyksiä.

Arviointiselostuksessa todetaan, että ”positiivisia vaikutuksia Lapinlahden puistoon tuottaa mahdollisuus kaukolämpöputkiparin kaivamiseksi maahan, jolloin arvokkaan puiston tunnelma siistiytyy ja näkymät avartuvat nykyiseen tilanteeseen verrattuna ja tunnelin päälle tehtävät istutukset laajentavat viheraluetta”. Kaukolämpöputkiparin sijoittaminen maan alle voidaan kuitenkin toteuttaa myös ilman satamatunnelia.

Selostuksessa arvioidaan hankevaihtoehtojen toiminnan aikaiset vaikutukset yhtä suuriksi (Taulukko 10–58, s. 472) Kaupunkiympäristölautakunnan näkemyksen mukaan hankevaihtoehtojen toiminnan aikaiset vaikutukset eivät ole kaikissa vaihtoehdoissa samat. Vaihtoehdon A vaikutukset Lapinlahden puistoon ovat sekä rakentamisen aikaisia että pysyviä. Mahdollisessa vaihtoehtoon A pohjautuvassa jatkosuunnittelussa tulisikin kiinnittää erityistä huomiota vaikutusten lieventämistoi-
miin.

Selostuksen sivuilla 475 ja 488 todetaan, että Hietaniemen hautausmaahan ei kohdistu maisemavaikutuksia. Vaihtoehdossa A joudutaan kaatamaan suurikokoista puustoa Kaartin hautausmaan pohjoispuolelta, joten tällä nähdään olevan maisemallisia vaikutuksia myös hautausmaa-alueelle. Puuston osalta kuntokartoitusta ei ole vielä tehty ja niiden kuntoa ei siten voida vielä luotettavasti arvioida. Vanhoilla puilla on suuri merkitys luonnon monimuotoisuudelle.



Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen sekä elinkeinoihin ja aineelliseen omaisuuteen

Rakentamisesta on arvioitu muodostuvan positiivisia elinkeino- ja talousvaikutuksia sekä rakentamisen että toiminnan aikana. Hankkeen lähtökohtana on keskittää matkustajasatamaliikennettä Länsisatamaan ja vähentää sitä Eteläsatamalta ja Katajanokalta. Hankkeen toteutuminen on edellytys Eteläsataman alueen kehittämiseen monipuolisempaan käyttöön.

Rakentamisvaiheessa on arvioitu muodostuvan sekä välittömiä että välillisiä työllisyysvaikutuksia. Kyse on suuren mittakaavan hankkeesta, jonka työllisyysvaikutus on suuri. Riskinä hankkeessa on erikoisosaimisen (suunnittelu, prosessit) ja ammattitaitoisen työvoiman tarjonnan niukkuus. Välillisesti hanke kasvattaa lähialueelle kohdistuvaa kulutusta, hyötyjinä erityisesti majoitus- ja ravitsemuspalvelut.

Toiminnan aikaisista vaikutuksista on kuvattu muun muassa veroluonteiset vaikutukset kiinteistö-, kunnallisia yhteisöveroja kautta. Hankkeen on katsottu lisäävän välillisesti palvelusektorin ja satamatoiminnan työpaikkoja sekä vaikuttavan lisäävästi rahti- ja matkustajaliikenteeseen. Rakentamisen aikaisia elinkeinoihin kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia ei ole juurikaan kuvattu, vaikka rakentaminen aiheuttanee väliaikaista haittaa sekä alueen nykyiselle elinkeinotoiminnalle että alueella liikkuville ja asuville muun muassa ruuhkautumisen ja raskaan liikenteen lisääntymisen kautta.

Aineelliseen omaisuuteen kohdistuvia vaikutuksia ei ole arvioitu. Yhteenvetotaulukon otsikossa tämä on mainittu yhtenä arvioinnin taustatekijänä, mutta vaikutuksia ei ole arvioitu. Mahdollisia vaikutuksia voivat olla esimerkiksi maanomistajan tai -haltijan mahdollisuudet hyödyntää maalämpöä tai vaikutukset kiinteistöjen arvoon.

Riskit sekä onnettomuus- ja häiriötilanteet

Hankevaihtoehtojen C ja D toteuttamiseen liittyvään öljyluolien käytöstä poistoon ja uuden varaston suunnitteluun, ympäristöluvitukseen sekä toteuttamiseen liittyviä prosessi- ja aikatauluriskejä on tarkasteltu selostuksessa kattavasti. Jos näitä hankevaihtoehtoja edistetään, suunnittelua ja arviointia tulee jatkaa siten, että ympäristö- ja onnettomuusriskit ovat hallittavissa ja teknisesti toteutettavissa.

Hankkeen edellyttämät luvat, suunnitelmat ja päätökset

Kaavoitus



Satamakentän uudet laiturijärjestelyt niiden vaatimine merialueen täyttöineen voidaan toteuttaa voimassa olevan osayleiskaavan perusteella vastaavasti kuin T2:n kohdalla on tehty. Satamatunneli vaatii asema-kaavan, jonka laadinta on aloitettu 2023.

Satamatunnelin asemakaavan tulee olla voimassa ennen kuin rakennuslupa voidaan myöntää. Asemakaavan laadinnassa hyödynnetään ympäristövaikutusten arviointiselostusta ja huomioidaan siitä saatu yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Tarvittaessa selvityksiä ja arviointeja tarkennetaan. Ennen asemakaavan saattamista voimaan tulee luonnonsuojelulain mukainen poikkeuslupa olla voimassa kirvelilattakoin esiintymisalueen ja liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta, mikäli asemakaava laadittaisiin vaihtoehtoon A perustuen.

Tunnelivaihtoehdon VEA Salmisaaren pää betonitunneliosuus kohdistuu osin voimassa olevassa kaavassa määritellylle hautausmaalueelle (EH), mikä tulee huomioida asemakaavoituksessa.

Ympäristö- ja vesiluvat

Länsisatamalla on voimassa oleva ympäristölupa. Tunnelien on tunnistettu vaikuttavan olemassa oleviin rakenteisiin maan pinnalla ja alla. Selostuksen mukaan nämä rakenteet saattavat sisältyä muiden toimijoiden ympäristöluvan alaisiin velvoitteisiin ja ennen niiden muuttamista tulee selvittää niitä koskevat velvoitteet sekä hakea lupiin tarvittavia muutoksia. Edellä mainituista rakenteista on mainittu ainoastaan öljyluolat ja niiden käytöstä poistoon liittyvät toimet. Selostuksen perusteella jää epäselväksi, mitä nämä muut rakenteet ja toimijat mahdollisesti ovat ja minkälainen vaikutus eri vaihtoehtojilla näihin mahdollisesti on.

Vaihtoehtojen C ja D osalta öljyluolien käytöstä poisto vaatii Helenin toimintaan liittyvää ympäristölupapäätöstä luolien käytöstä poistolle, uudelle korvaavalle kevyen polttoöljyn varastolle sekä vuotovesien pumppauksen lopettamiselle.

Hankevaihtoehdoissa toteutettavat ruoppaukset ja merialueen täytöt vaativat vesilain mukaiset luvat. Kaikki hankevaihtoehdot VE0:aa lukuun ottamatta vaativat satama-alueen laajennuksen osalta vesiluvan, lisäksi vaihtoehto D vaatii Salmisaaren pohjoispuolisen kevyen liikenteen reitin muutoksen osalta vesiluvan. Selostuksen mukaan hankealueella on myös joitakin muiden toimijoiden rakenteita, joiden siirto vaatii myös vesiluvan. Näitä ei kuitenkaan ole selostuksessa tarkemmin kuvattu, joten tämän seikan vaikutuksia ei ole mahdollista selostuksen perusteella arvioida.

Öljyluolien käytöstä poisto



Vaihtoehtojen C tai D toteuttaminen edellyttää öljyluolien (3 kpl) alueella voimassa olevan kemikaali- ja turvallisuusviraston (Tukes) asettaman louhintakiellon purkua. Kuten selostuksessa on kuvattu, käytöstä poiston tarkka suunnittelu ja vaikutusten arviointi ei ole mahdollista ennen luolien nykykunnan selvittämistä, joka voidaan tehdä vasta luolien poistettua nykyisestä käytöstään. Käytöstä poistoon liittyvää tarkempaa suunnittelua on mahdollista ja tarpeellista tehdä näiden hankevaihtoehtojen jatkosuunnittelussa.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Uudenmaan ELY-keskus pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunto on pyydetty toimimaan 11.1.2024 mennessä. Lausunnot annettua määräaikaa on pidennetty 30.1.2024 asti.

Länsisataman laajennuksen YVA arviointiselostus

Länsisataman laajennus ja siihen sisältyvä satamatunnelihanke perustuu Helsingin kaupunginvaltuuston 3.2.2021 § 19 tekemään satamatoiminnan uudelleenjärjestelyjä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohtia Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa koskevaan periaatepäätökseen. Päätöksen mukaisesti Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne keskitetään Länsisatamaan, jonne suunnitellaan tunneliyhteys Länsisatamasta Länsiväylälle. Länsisatamassa tehtävät toimet ovat ensimmäinen vaihe kokonaisuudistuksen toteutusketjussa.

Länsisataman laajennushanke tunneleineen on yhteiskunnallisesti erittäin merkittävä. Sataman laajennus ja satamatunneli mahdollistavat satamatoimintojen laajenemisen Länsisatamassa ja vapauttavat Eteläsatamasta alueita muuta maankäyttöä varten. Satamatunneli poistaa Jätkäsaaren ja Ruoholahden katuverkolta valtaosan sataman aiheuttamasta liikenteestä. Hankkeella on kaupungin kehittämisen kannalta useita merkittäviä myönteisiä vaikutuksia.

Länsisataman satamatunneli on tärkeä osa liikenteen kokonaissuunnittelua. Tunnelilla on merkittävä rooli, kun satamatoimintoja keskitetään strategisesti Länsisatamaan. Satamatunnelin avulla on tavoitteena parantaa liikenteen sujuvuutta ja pienentää sen haittavaikutuksia Länsisataman ympäristössä.

Hankkeen tässä vaiheessa ei voida sulkea yhtäkään vaihtoehtoa pois. Tunnelin suunnittelun jatkon osalta on tärkeää, että maankäytön ja



kaupungin kokonaisedun näkökulmasta on tärkeää arvioida kaikkien tunnelin suuaukkojen vaikutukset, huomioiden myös taloudelliset sekä ympäristölliset vaikutukset. Lisäksi jo aiemmin linjatut maankäytön tavoitteet tunnelin suuaukon alueella tulee jatkosuunnittelussa huomioida.

Hankevaihtoehtoilla on erilaisia ympäristövaikutuksia, joita on mahdollista lieventää jatkosuunnittelun yhteydessä.

Merkittävimmät hankkeen ympäristövaikutukset jatkosuunnittelun kannalta ovat

- Lapinlahden puiston valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, suojeltuun puistoon sekä luontoarvoihin liittyvät suorat ja välilliset ympäristövaikutukset vaihtoehtoisissa A ja C
- olemassa oleviin öljyluoliin, niiden käytöstä poistoon ja uuteen tarvittavaan varastoon liittyvät epävarmuudet ja suorat ja välilliset ympäristövaikutukset vaihtoehtoisissa C ja D
- rakentamisen aikaiset vaikutukset Länsiväylän liikenteelle vaihtoehtoisissa C ja D
- vaihtoehtojen erilaiset vaikutukset Salmisaaren maankäytön ja liikenteen kehittämisen mahdollisuuksiin.

Lisäksi hankkeella arvioidaan olevan ilmastovaikutuksia, jotka eivät kuitenkaan suuruusluokaltaan merkittävästi eroa eri hankevaihtoehtojen välillä. Eri tunnelivaihtoehtojen myönteisinä ympäristövaikutuksina todetaan tunneliratkaisun mukanaan tuoma liikennehäiriön väheneminen Jätkäsaaren kaupunkiympäristössä siinäkin tilanteessa, kun sataman Tallinnaan suuntautuvan reittiliikenteen toimintoja on keskitetty Länsisatamaan.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn perustuen siinä tutkitut vaihtoehdot ovat mahdollisia toteuttaa, huomioiden lausunnossa esitetyt seikat.

Saatu lausunto

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto. Esitys on lausunnon mukainen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin
+358 9 310 1641

Y-tunnus
0201256-6



- 1 Lausuntopyyntö 13.11.2023
- 2 Vaihtoehtojen tiiviit kuvaukset

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskus
PL 36
00521 Helsinki

§ 61

Lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle Länsisataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

HEL 2023-014380 T 11 01 05

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-keskukselle (ELY-keskus) Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta seuraavan lausunnon:

Kaupunginhallitus toteaa, että hanke perustuu kaupunginvaltuuston 3.2.2021 § 19 tekemään satamatoiminnan uudelleenjärjestelyjä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohtia Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa koskevaan periaatepäätökseen. Päätöksen mukaisesti Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne keskitetään Länsisatamaan, jonne suunnitellaan tunneliyhteys Länsisatamasta Länsiväylälle. Länsisatamassa tehtävät toimet ovat ensimmäinen vaihe kokonaisuudistuksen toteutusketjussa.

Länsisataman laajennushanke tunneleineen on yhteiskunnallisesti erittäin merkittävä. Sataman laajennus ja satamatunneli mahdollistavat satamatoimintojen laajenemisen Länsisatamassa ja vapauttavat Eteläsatamasta alueita muuta maankäyttöä varten. Satamatunneli poistaa Jätkäsaaren ja Ruoholahden katuverkolta valtaosan sataman aiheuttamasta liikenteestä. Hankkeella on kaupungin kehittämisen kannalta useita merkittäviä vaikutuksia.

Länsisataman satamatunneli on tärkeä osa liikenteen kokonaissuunnittelua. Tunnelilla on merkittävä rooli, kun satamatoimintoja keskitetään strategisesti Länsisatamaan. Satamatunnelin avulla on tavoitteena parantaa liikenteen sujuvuutta ja pienentää sen haittavaikutuksia Länsisataman ympäristössä.



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Hankkeen tässä vaiheessa ei voida sulkea yhtäkään vaihtoehtoa pois. Tunnelin suunnittelun jatkon osalta on tärkeää, että maankäytön ja kaupungin kokonaisedun näkökulmasta on tärkeää arvioida kaikkien tunnelin suuaukkojen vaikutukset, huomioiden myös taloudelliset sekä ympäristölliset vaikutukset. Lisäksi jo aiemmin linjatut maankäytön tavoitteet tunnelin suuaukon alueella tulee jatkosuunnittelussa huomioida.

Hankevaihtoehtoilla on erilaisia ympäristövaikutuksia, joita on mahdollista lieventää jatkosuunnittelun yhteydessä.

Merkittävimmät hankkeen ympäristövaikutukset jatkosuunnittelun kannalta ovat:

- Lapinlahden puiston valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, suojeltuun puistoon sekä luontoarvoihin liittyvät suorat ja välilliset ympäristövaikutukset vaihtoehtoissa A ja C
- olemassa oleviin öljyluoliin, niiden käytöstä poistoon ja uuteen tarvittavaan varastoon liittyvät epävarmuudet ja suorat ja välilliset ympäristövaikutukset vaihtoehtoissa C ja D
- rakentamisen aikaiset vaikutukset Länsiväylän liikenteelle vaihtoehtoissa C ja D
- vaihtoehtojen erilaiset vaikutukset Salmisaaren maankäytön ja liikenteen kehittämisen mahdollisuuksiin.

Lisäksi hankkeella arvioidaan olevan ilmastovaikutuksia, jotka eivät kuitenkaan suuruusluokaltaan merkittävästi eroa eri hankevaihtoehtojen välillä. Eri tunnelivaihtoehtojen myönteisinä ympäristövaikutuksina todetaan tunneliratkaisun mukanaan tuoma liikennehäiriön väheneminen Jätkäsaaren kaupunkiympäristössä siinäkin tilanteessa, kun sataman Tallinnaan suuntautuvan reittiliikenteen toimintoja on keskitetty Länsisatamaan.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn perustuen siinä tutkitut vaihtoehdot ovat mahdollisia toteuttaa, huomioiden lausunnossa esitetyt seikat.

Ympäristön nykytila ja kehittäminen

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Maanalaisessa yleiskaava 2021:ssä on osoitettu ohjeellinen varaus satamatunnelille. Varaus mahdollistaa kaikkien kolmen nyt arvioitavan tunnelivaihtoehdon toteuttamisen. Kaikki hankevaihtoehdot mahdollistavat myös maanalaisessa yleiskaavassa ohjeellisesti varatun keskustunnelin toteuttamisen.



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Arviointiselostuksessa todetaan Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan valmistelun perustuvan skenaarioon kaksi. Osayleiskaavan valmistelu ei kuitenkaan pohjautu skenaarioon kaksi, vaan kaupunkiympäristölautakunnan päätökseen 9.5.2023 § 239 suunnitteluperiaatteista. Hankevaihtoehtojen tuleva maankäyttöpotentiaalin arviointi tehdään osayleiskaavan luonnosta varten laadittavien viitesuunnitelmien perusteella, ei skenaarioon 2 perustuen. Osayleiskaavan luonnos laaditaan vuonna 2024 ja osayleiskaava etenee hyväksymiskäsittelyyn arviolta vuonna 2026.

Ympäristövaikutusten arviointi

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja rakennettuun ympäristöön

Länsibaana on yleiskaavassa linjattu yleispiirteisesti eikä sen tarkempaa sijoittumista ole päätetty tai suunnittelua käynnistetty. Arviointiselostuksessa on kuvattu eri tunnelivaihtoehtojen vaikutuksia Länsibaanan reittiin sekä arvioitu mahdollisen reitin ympäristövaikutuksia.

Tulevassa, yleiskaavaa tarkentavassa jatkosuunnittelussa baanareitti on tarkoituksenmukaisinta rakentaa mahdollisimman etelään Ilmarisen tontin pohjoispuolisella alueella, jolloin sen vaikutukset nykyiseen puistoon ovat mahdollisimman vähäiset. Vaihtoehdossa A Länsibaanan rakentaminen ulottuisi osittain asemakaavoitetulle puiston alueelle ja alueelle, jolla on luonto- ja kulttuuriarvoja. Vaihtoehtojen C ja D suuaukko sijoittuu Salmisaareen siten, että Satamatunnelin näkökulmasta Länsibaana voitaisiin toteuttaa mahdollisimman etelään Ilmarisen tontin pohjoispuolisella alueella, jolloin sen vaikutukset nykyiseen puistoon ovat vähäiset. Tinkimällä baanin mitoitusalueesta puiston kohdalla vaikutuksia on mahdollista lieventää tai ehkäistä.

Vaihtoehtoisesti pyöräreitti voidaan suunnitella nykyiseltä baanalta Porkkalankadun kautta. Tässä vaihtoehdossa pyöräreitti ei vastaisi baanin laatuvaatimuksia ollen yleiskaavassa ohjeellisesti kuvattua reittiä pidempi, korkeuseroiltaan suurempi, sisältäen liikennevaloliittymiä ja ollen leveydeltään liian kapea, jolloin erottelu jalankulkijoiden kanssa ei ole koko reitillä mahdollinen.

Länsiväylän ympäristön osayleiskaavaa valmistellaan sille asetettujen tavoitteiden sekä kaupunkiympäristölautakunnan (9.5.2023) linjaamien suunnitteluperiaatteiden mukaan siten, että kaavassa osoitetaan kantakaupunkimaisen ja urbaanin rakentamisen painopiste Salmisaareen, Länsiväylää suunnitellaan ensisijaisesti katumaisena ja sen estevaikutusta pyritään vähentämään kuitenkin satamaliikenteen sujuvuus huomioiden. Samalla lautakunta päätti, että suunnittelussa huomioidaan, että erillisessä suunnittelussa valittavalla satamatunneliratkaisulla on



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

vaikutuksensa siihen, millainen osayleiskaavan ratkaisu Salmisaaressa voi olla. Vaihtoehdossa A Salmisaaren maankäytön kehittäminen tavoitteiden mukaisesti olisi selvästi muita vaihtoehtoja haastavampaa tunnelin suuaukon, ja siitä johtuvan väyläratkaisun ja estevaikutuksen vuoksi. Siksi vaihtoehdon A maankäyttöpotentiaalin arvioidaan olevan pienin. Vaihtoehto C aiheuttaa sekin rajoitteita maankäytölle pitkien betonitunneliosuuksien vuoksi. Arviot tarkentuvat alueen viitesuunnitelmien valmistuttua.

Vaikutukset liikenteeseen

Liikenteeseen kohdistuva vaikutusarvio on laadittu yleisesti käytettyjen periaatteiden mukaisesti. Länsisataman laajennuksen sekä satamatunnelin rakentamisen liikenteellisiä vaikutuksia on tarkasteltu pääosin Helsingin seudun HELMET-liikennemallin avulla ja liikenteen arvioidut vaikutukset pohjautuvat pääosin mallinnuksen tuloksiin. Liikennemalli ei huomioi tarkasti kaikkia liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä, mutta sen tuottamia muutosennusteita voidaan pitää riittävinä arvioina erilaisten hankkeiden todennäköisistä vaikutuksista.

Liikennejärjestelmätason toiminnanaikaisista vaikutuksista (luku 10.2.4) kerrotaan, että Lauttasaaren sillalla liikennemäärä kasvaa mallin mukaan vaihtoehdoissa VEC ja VED noin 500 ajoneuvolla vuorokaudessa, sillä satamasta kantakaupunkiin/itäiseen Helsinkiin suuntautuva raskas liikenne kääntyy Länsiväylältä Lauttasaaren kautta takaisin keskustan suuntaan ja että vastaavaa muutosta ei näy vaihtoehdossa VEA, jossa liikenne pääsee kääntymään tunnelista jo Salmisaarenkadun kautta keskustaan ja että liikenteen kasvu sillalla syntyy mallissa raskaasta liikenteestä, jolla on Lauttasaaren asukkaille negatiivinen vaikutus viihtyisyyden, turvallisuuden ja melun osalta (s. 320). On kuitenkin huomioitava, että Helsingin keskustassa ja keskustaa ympäröivillä alueilla on voimassa raskaan liikenteen rajoitusalue, joka kieltää yli 12 metriä pitkien ajoneuvojen kulun kieltoalueella. Lauttasaaren sillalta takaisin keskustaan ei siten käänny rekkoja, vaan korkeintaan 12 metrin pituisia kuorma-autoja. Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa matkojen suuntautumista ja päättää mitkä kaikki ajoneuvot pakotetaan käyttämään tunnelia. Alle 12 metrin pituiset kuorma-autot on mahdollisesti parempi ohjata katuverkkoon jo satamassa, jos niiden matkat suuntautuvat keskustaan tai Ruoholahden alueelle.

Satamatunnelin rakentamisen aikaisten liikennejärjestelyjen vaikutukset kohdistuvat vaihtoehdossa A lähinnä Salmisaarenkadulta Länsiväylälle johtavalle rampille. Vaihtoehdoissa C ja D rakentamisen aikaisten vaikutukset Länsiväylän liikenteelle ovat todennäköisesti merkittävät. Länsiväylän merkittävä rooli keskustan ja sataman saavutettavuudessa



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

sekä valtakunnallisessa huoltovarmuudessa ovat tarkasti huomioitavia asioita työnaikaisia järjestelyjä suunniteltaessa. Rakentamisen aikana joudutaan siirtämään koko Länsiväylän länteen päin suuntautuva liikenne kiertoreitille. Vaikutukset tulee arvioida riittävän laajasti ottaen huomioon myös tarvittavat kiertoreitit sekä niiden vaikutukset.

Alusliikenteen muutokseksi on arvioitu vuositasona 3407 alusta (vuoden 2022 tilanne) ja 4604 (tuleva tilanne) vuodessa. Päivätasolla tämä tarkoittaa 9–10 alusta (vuoden 2022 tilanne) ja 14 alusta (tuleva tilanne). Arviointiselostuksesta ei käy ilmi, miten on arvioitu lisääntyvän alusliikenteen vaikutukset nykyiseen vesiliikenteeseen.

Melu- ja värinävaikutukset

Sekä rakentamisen ja että toiminnan aikaiset melu- ja värinävaikutukset on pääsääntöisesti arvioitu hyvin ja kattavasti sekä riittävässä laajuudessa. Vaikutusten arvioinnissa on hyvin tunnistettu myös mm. veden alainen melu ja laivaliikenteen kasvun meluvaikutukset.

Hankkeen merkittävimmät ihmisten elinoloja ja viihtyvyyttä heikentävät vaikutukset aiheutuvat rakentamisvaiheessa, joten on erittäin positiivista, että rakentamisen aikaisia melu-, runkomelu- ja värinävaikutuksia on arvioitu huolellisesti. Pitkäkestoisen ja laajamittaisen rakentamisen aikaisia meluvaikutuksia on mallinnettu ja arviointeja on täydennetty asiallisesti kuvaamalla mm. melulähteitä ja -päästöjä, työvaiheita, niiden kestoja ja raskaan liikenteen määriä.

Rakentamisen aikaisten meluvaikutusten arvioinnissa VEA:n suurempi herkkyys negatiivisille vaikutuksille on tunnistettu, melulle herkkiä kohteita sijoittuu lähemmäksi työmaa-aluetta kuin muissa hankevaihtoehdoissa.

Selostuksessa esitettyjen melukarttojen ja kuvausten mukaan on havaittavissa melutasojen ohjearvoylityksiä tiettyjen rakentamistoimien ja -vaiheiden aikana, mikä on tilapäisesti myös hyväksyttävissä. Melu-, runko- ja värinähaittojen lieventämiseksi esitetään kattavasti sekä teknisiä ja menetelmällisiä keinoja että esim. työskentelyaikoihin liittyviä toimenpiteitä ja mahdollisuuksia.

Haitallisten vaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimenpiteitä on käsitelty pääosin kiitettävästi kunkin vaikutusarviointiosion yhteydessä. Niiden huomioon ottaminen on kuitenkin epäjohtonmukaista. Esim. rakentamisaikaisten meluvaikutusten arvioinnissa Länsiväylän päässä on melumallinnuksiin sisällytetty oletuksia hiljaisemmasta kalustosta sekä pitkistäkin väliaikaista meluusteista Lapinlahden puistoalueen suojaamiseksi. Vaikutuksia ei ole arvioitu lainkaan ilman torjuntatoimia. Toi-



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

saalta esim. toiminnan aikaisten meluvaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu meluntorjuntarakenteita VEA:ssa, vaikka niiden tarve tuodaan esiin. Vastaavaa epäjohtonmukaisuutta on myös vaikutusosioiden välillä. Öljyluolien tuulettamisen yhteydessä vapautuvien hiilivety-päästöjen mallinnuksessa ei ole huomioitu mahdollisia vaikutusten lieventämistoimia ja vaikutus on arvioitu merkittäväksi ilman vaikutusten lieventämistoimenpiteiden käyttöä.

Hankkeen toiminnan aikaiset meluvaikutukset on kaikissa hankevaihtoehdoissa arvioitu kokonaisuutena vähäisen positiiviseksi. Meluselvityksen mukaan satamatoimintojen laajentaminen on mahdollista ympäristöluvassa annettujen melun raja-arvojen puitteissa. Länsisatamaa lähimmäksi kaavoitettujen asuinrakennusten julkisivuille on annettu kaavamääräykset äänitasoerotukselle pienitaajuisia laivamelua vastaan. Selvityksen mukaan asemakaavoissa annetut äänitasoerovaatimukset ovat riittäviä myös satamatoiminnan laajentamisen hankevaihtoehdoissa. Vireillä olevassa Hernesaaren asemakaavoituksessa meluvaikutusten arvioinnissa varaudutaan satamatoimintojen laajentamiseen esitetyn mukaisesti.

Sataman lähialueella eri hankevaihtoehdoilla ei ole vaikutusta toteutuvaan melutasoon. Satamamelun arviointi on tehty satamatoiminnan laajentamisen jälkeiseen tilanteeseen. Laajennushankkeen mukaisen melutilanteen muutos verrattuna nykytilanteen on lähimmissä kohteissa päiväaikaan pienehkö -1...+2 dB ja yöaikaan -7...+1 dB. Laajennushankkeesta aiheutuvan muutoksen kuvaus jää yleiselle tasolle, kun nykyistä eli VE0-vaihtoehdon melutilannetta ei ole esitetty vastaavasti kuin katuliikenteen meluselvityksessä. Yöajan keskiäänitason pieneminen paikallisesti jopa 7 dB on kuitenkin huomattava parannus.

Laadittu katuliikenteen meluselvitys antaa kattavan kuvan melutilanteesta ja sen muutoksista hankevaihtoehdoittain, joskin satama-alueen suunnalla rajauksen tulisi ulottua pidemmälle etelään, koska laajimmat yli 3 dB muutosalueet kohdistuvat sinne. Hankkeen tuomat muutokset jäävät kaikkiaan melko vähäisiksi. Siitä huolimatta muutosmelukartoissa olisi syytä kertoa myös suurin muutos ja sen kohdentuminen.

Länsiväylän päässä hankevaihtoehdon VEA aiheuttama palveluasumiseen ja Lapinlahden puistoalueen virkistyskäyttöön kohdistuva meluvaikutus on pienehkö mutta selkeä heikennys verrattuna nollavaihtoehtoon. Hieman suurempi melutason kasvu kohdistuu Ilmarisen toimistorakennukseen. Vaikka toiminto ei ole melulle erityisen herkkä, vaikutuksen suuruus olisi ollut tarpeen esittää.



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Hankevaihtoehdon VEA aiheuttama muutos kohdistuu herkemmmälle alueelle kuin VEC:ssä ja VED:ssä, vaikka vaikutusten merkittävyyttä meluun ja ilmanlaatuun kuvaavissa taulukoissa hankevaihtoehtojen herkkyyks on arvioitu samaksi. Vaihtoehdon A toiminnan aikaisia meluntorjuntamahdollisuuksia tunnelin suuaukolla tulee jatkossa tutkia, sillä meluntorjuntatoimenpiteiden tarve haittojen lieventämiskeinona on tunnistettu.

Kaikilla hankevaihtoehdoilla on positiivinen vaikutus meluun Tyynenmerenkadulla raskaan liikenteen poistuessa pinnan katuverkolta. Vaikka muutos keskiäänitasossa on vain noin 2 dB, raskaan liikenteen poistuminen voi parantaa asuin- ja elinympäristön viihtyisyyttä enemmänkin etenkin ajatellen lastaus- ja purkuajankohtien häiriötä. Liikennemäärien ja raskaan liikenteen väheneminen parantaa viihtyisyyttä myös Katajanokan ja Eteläsataman ympäristössä. Eteläsatamassa myönteinen vaikutus on merkittävämpi.

Päästöt ilmaan ja niiden vaikutukset ilmanlaatuun

Rakentamisen aikaisia ilmanlaatua heikentäviä päästöjä syntyy väistämättä, keskeisimpinä louhinnan, maanrakennustöiden ja kuljetusten aiheuttamat pölypäästöt. Pölyntyminen yhdessä rakentamismelun kanssa voi aiheuttaa paikoin viihtyisyyshaittaa lähiympäristöön. Arviointi ja haittojen lieventämistoimet on esitetty varsin hyvin.

On positiivista, että Salmisaaren öljyluolien käytöstä poistoon liittyvästä luolien tuulettamisesta vapautuvien päästöjen arviointiin (VEC ja VED) on kiinnitetty huomiota, vaikka ilmanlaatuvaikutusten mallinnus perustuu tässä suunnitteluvaiheessa ymmärrettävästi karkeisiin oletuksiin ja arviointi ja tulokset tarkasteluun, jonka tavoitteena on ollut tunnistaa tuuletuksen suurimmat mahdolliset vaikutukset ilmanlaatuun. TVOC-päästöihin liittyy ilmeinen mahdollisuus huomattaviin ilmanlaatu- ja hajuhaittoihin. Lieventämistoimilla vaikutuksia voidaan kuitenkin oleellisesti pienentää.

Toiminnan aikaiset ilmanlaatuvaikutukset on arvioitu vähäisen kielteiseksi kaikissa hankevaihtoehdoissa, mitä voidaan pitää perusteltuna, kun sekä laiva- että ajoneuvoneuvoliikenteen määrä kasvaa.

Satamatunnelin käytön aikaisia ilmanlaatuvaikutuksia on arvioitu mallintamalla Satamatunnelissa muodostuvan päästön leviämistä ympäristöön yksinomaan ilmanvaihtokanavien kautta. Kaikkien hankevaihtoehtojen aiheuttamat NO₂- ja PM₁₀ -pitoisuuslisät ovat pieniä, eikä niillä ole merkittävää vaikutusta tarkastelualueen paikalliseen ilmanlaatuun. Ympäristö VEA:n poistoilmakanavan läheisyydessä on kuitenkin selvästi C-vaihtoehtoa herkempi muutoksille. Poistoilmakanava sijoittuu



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

puisto- ja virkistysalueelle, jolla ei ole asemakaavaa voimassa. Alueen ilmanlaatu esim. HSY:n tuottaman ilmanlaadun vuosikartan mukaan on huomattavasti parempi kuin lähempänä Länsiväylää ja Porkkalankatua.

Raskas ajoneuvo mm. nostaa katupölyä kuivalta tienpinnalta enemmän kuin henkilöauto, joten raskaan liikenteen siirtyminen tunneliin parantaa asuinviihtyisyyttä Jätkäsaarella etenkin Tyynenmerenkadulla.

Selostuksessa ei ole mainittu vaikutuksista pienhiukkaspäästöihin ja -pitoisuuksiin (PM_{2,5}). Vaikka pitoisuuslisän niidenkin osalta voidaan arvioida olevan pieni, eikä pienhiukkasten vuosiraja-arvo ylitä Helsingissä, voi WHO:n ohjeellinen vuosiohjearvo ylittyä vilkkaassa liikenneympäristössä.

Vaikutukset ilmastoon

Hankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu vertaamalla hankkeen toteutuksen aiheuttamia muutoksia nykytilanteeseen. Arvioinnin pohjalta hankkeen kokonaisvaikutus ilmastolle on todettu kielteiseksi, eli ilmastopäästöjä lisääväksi nykytilanteeseen verrattuna. Rakentamisen aikaiset ilmastovaikutukset on arvioitu merkittävän negatiivisiksi kaikissa hankkeen toteuttamisvaihtoehdoissa ja koko elinkaaren aikana käyttövaiheessa ilmastopäästöjen lisäys jatkuu verrattuna 0-vaihtoehtoon.

Hankkeen suurimmaksi päästölähteeksi todetaan tunnelirakentaminen. Tunnelista aiheutuvien päästöjen hillintää kuvataan yleispiirteisesti, satamalaiturien rakentamisen päästöjen vähentämisen mahdollisuuksia on kuvattu tarkemmin. Laiturirakentamisen osalta on todettu periaatteellinen mahdollisuus jopa yli 80 % päästövähennykseen tavanomaiseen toteuttamisvaihtoehtoon verrattuna, mutta selostuksesta ei käy ilmi, olisiko vastaava päästövähennys suurimman päästölähteen eli tunnelirakentamisen osalta mahdollista.

Ilmastotavoitteiden näkökulmasta YVA-selostuksen puute on se, ettei taulukossa 10–40 ole mukana päästöjä minimoivia toteuttamisen vaihtoehtoja, vaan kuvattuna on ainoastaan tavanomaiseen toteutustapaan perustuvat toteuttamisvaihtoehdot ja näiden ilmastopäästövaikutukset. Kaupungin ollessa sitoutunut merkittävään ja nopeaan ilmastopäästöjen vähentämiseen, ei tavanomainen päästöintensitiivinen toteutustapa ole tarkoituksenmukainen, mikäli vähäpäästöisempi tapa toteutukseen on olemassa.

Ilmaston muutosten osalta käytetyissä käsitteissä on epätasällisyyttä. Selostuksessa puhutaan ennusteista, mutta esitetyt ilmastoskenaariot eivät ole ennusteita, vaan kuvaavat mahdollisia tulevaisuuksia. Ilmastomuutoksesta puhuttaessa ei voida puhua ennustamisesta, vaan ky-



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

seessä on arviointi. Skenaarioiden osalta olisi tarpeen myös tarkentaa, minkä skenaarion tai skenaarioiden mukaan arvioita tehdään ja millä perusteilla, sillä vuosisadan loppupuolella skenaarioiden vaikutukset eroavat toisistaan jo paljonkin.

Sopeutumista käsittelevissä luvuissa ilmastomuutoksen vaikutusten arviot on tehty vuosisadan loppupuolelle (2080–2100). Hankkeen mitoituksissa tulee varautua esimerkiksi tulvien määrän kasvuun ja toistuvuuksien muutoksiin jo lähivuosikymmeninä.

Maksimipäiväsadannan riski on arvioitu päiväsadantana, eikä sitä ole verrattu nykyiseen (muutos). Myöskään riskin todennäköisyyttä (sateen toistuvuus) ei ole ilmaistu, vaikka se on merkittävä osa riskin voimakkuuden arviointia. Arviot perustuvat CORDEXin Euroopan laajuisiin mallinnuksiin, mutta Suomessa on saatavilla myös tarkempaa mallinnusta rankkasateiden arvioidusta muutoksesta ja niiden vaikutuksista hulevesitulviin.

Sopeutuminen on käsitelty yleispiirteisemmin kuin muut osa-alueet, eikä arviointi sen osalta perustu viimeisimpiin tutkimuksiin ja mallinnuksiin. Ilmastomuutoksen osalta arviot ovat vuosisadan lopulta, mutta olennaista olisi myös selvittää, miten tunnelijärjestelmä toimii lähivuosikymmenten ilmastossa. Mikäli varautuminen tehdään korkeimpien arvioidujen vaikutusten (lämpötila, sademäärä, ääri-ilmiöt, merenpinnan nousu) mukaan, varaudutaan samalla näitä pienempiin muutoksiin. Siihen, millä tasolla varautuminen tulisi toteuttaa, ei ole otettu kantaa.

Vaikutukset maa- ja kallioperään, sedimentteihin sekä pohjavesiin

Arviointiselostuksessa on tunnistettu öljyluolien alueen poikkeuksellisen suuriin kalliomekaanisiin jännitystiloihin liittyvät haasteet ja niiden selvitys- ja jatkosuunnittelutarve. On tärkeää tehdä seurannan suunnittelu ja toteutus riittävän ajoissa hankkeen toteutusaikatauluun nähden. Pohjavesiolosuhteita on selostuksessa tarkasteltu riittävän laajasti ja rakentamisen sekä toiminnan aikaiset vaikutukset on tunnistettu.

Vaikutukset kasvillisuuteen, eläimiin ja suojelukohteisiin

Toiminnan aikaiset luontovaikutukset on selostuksessa esitetty kaikissa vaihtoehdoissa vähäisen negatiivisiksi. Kuitenkin todetaan, että vaihtoehdon A rakentaminen saattaa aiheuttaa luontodirektiivin IV (a) liitteen lajeihin kuuluvan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen häviämistä tai heikentymistä. Lisäksi arviointiselostuksessa todetaan, että vaihtoehdon A myötä erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin kanta vähintäänkin pienenee, ja esiintyminen voi vaarantua koko maassa, jos lieventämiskeinot eivät onnistu. Tässä tapauksessa vaikutukset ovat



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

pidempikestoisia kuin pelkästään rakentamisen aikaisia vaikutuksia, eivätkä merkittävydeltään vähäisiä.

Selostuksen sivulla 430 on kuvattu, että vaihtoehdossa A Lapinlahden puiston eteläreuna kaivetaan auki rakentamista varten noin 250 metrin matkalta Länsiväylän ja Lapinlahdentien länsipään väliseltä alueelta. Länsiosaan rakennetaan avokaukalo ja itäosaan betonitunneli, jonka päälle voidaan istuttaa lopputilanteessa kasvillisuutta, mutta alustavien suunnitelmien mukaan ei puustoa. Vaihtoehto A:n mahdollisessa jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota ympäristövaikutusten lieventämistoimenpiteiden suunnitteluun tällä osuudella.

Vaikutukset vesialueisiin ja vedenalaiseen luontoon sekä kalastoon ja kalastukseen

Arviointiselostuksessa ei ole esitetty Satama-alueen laajentamisen ja laiturimuutosten vaikutuksia Ahdinaltaan tai Jätkäsaaren ja Hernesaaren välisen, Hietalahteen ulottuvan vesialueen aaltoiluolosuhteisiin. Aaltoiluolosuhteiden mahdollisilla muutoksilla saattaa olla vaikutusta vesialuetta ympäröiviin ranta-alueisiin ja niiden käyttöön. Ahdinaltaan aallokkotarkastelu on laadittu 6/2022, jossa yhtenä lähtökohtana on ollut Sataman laiturin laajennus. Alueelle on suunniteltu merenalainen suojaopenger aaltoilun hallitsemiseksi.

Arviointiselostus ei sisällä alusliikenteen lisääntymisen ja laiturimuutosten aiheuttaman vaikutuksen arviointia telakan alusliikenteeseen. Muutosten hyväksyttävyyttä tai mahdollisesti tarvittavien lieventämistoimien tarpeellisuutta ei näin ollen ole mahdollista selostuksen perusteella arvioida.

Selostuksessa on kalastuksen osalta kuvattu kattavasti sekä lähtötiedot että arviointi. Selostuksen mukaan hankkeen vaikutusalue ei lähtökohdaisesti ole merkittävä ympäristö kalastukselle, ja vesialue on voimakkaasti jatkuvan muutoksen alueena. Lauttasaaren sillalla tapahtuvaa silakan litkausta ei selostuksessa ole mainittu ja siltä on Helsingissä ainoa, jossa kalastus on sallittu. Vapaa-ajan kalastus Lauttasaaren alueella on sisällytetty arviointiin. Lausunnon antaja pitää erityisen hyvänä sitä, että myös vedenalaista melua on kuvattu ja arvioitu sen vaikutuksia.

Lauttasaaren sillan vesialue on molemmin puolin hyvää silakan kutua-uetta. Tämän vuoksi vettä samentavia töitä olisi hyvä välttää kutuaikoina, joka silakalla ajoittuu keväälle touko-kesäkuuhun, mutta kutevia silakoita voi löytää varhaiskeväästä loppusyksylle asti.

Vaikutukset luonnonvarojen käyttöön sekä jätteiden ja sivutuotteiden loppusijoituksen vaikutukset



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Arviointiselostuksessa on kuvattu tunnelinlouhinnassa syntyvän louheen hyötykäyttömahdollisuuksia hyvin. Louheen syntymisen ja hyödyntämisen kohdentaminen riippuu monesta eri tekijästä, esimerkiksi tarjonnan ja kysynnän ajoittumisesta sekä syntyvän kiviaineksen laadusta. Sataman laajennukseen voidaan hyödyntää Helsingin muissa kohteissa syntyvää louhetta ja toisaalta satamatunnelilouhinnasta syntyvää louhetta voidaan hyödyntää Helsingin muissa täyttökohteissa.

Helsingin kaupungin massakoordinaation toiminnan tavoitteena on saada syntyvä louhe hyödynnettyä täysimääräisesti Helsingin rakennuskohteissa. Myös satamatunnelihankkeen kanssa on alustavasti keskusteltu syntyvistä louhemääristä ja aikatauluista. Satamakentän laajennuksen louhetarpeet ja tunnelin rakentamisessa syntyvän louheen hyötykäyttökohteet tarkentuvat suunnittelun ja aikataulujen kiinnittymisen myötä.

Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön

Arviointiselostuksen sivulla 470 (ja tiivistelmässä s. 31) todetaan, että sataman laajennuksen ei arvioida aiheuttavan merkittäviä maisemavaihtuksia.

Vaihtoehdon A betonitunnelirakenne ja suuaukko sijoittuvat osin Lapinlahden puiston RKY-alueelle. Vaihtoehto C ulottuu Lapinlahden puistoon sen luoteisosassa ja aiheuttaisi vaikutuksia alueen kulttuuriympäristöön. Vaihtoehto D ohittaa Lapinlahden puiston kokonaan. Selostuksen yhteenvedossa (luku 10.1.1) todetaan, että vaihtoehdossa A rakentaminen ei olennaisesti muuta Lapinlahden puistoalueen rakennetun ympäristön ominaispiirteitä. Kaupunkiympäristölautakunnan näkemyksen mukaan rakentaminen kuitenkin muuttaa puiston eteläreunaa. Puistomainen miljöö on kulttuurihistoriallinen kokonaisuus. Selostuksen sivuilla 297–298 todetaan pohjoisen suuaukon ja maanpäällisten rakenteiden vaikutuskohteen herkkyyden olevan kohtalainen. Kyseessä on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö suojeltuine luontoarvoineen ja näin ollen herkkyydeltään suuri/erittäin suuri. Lapinlahden puisto on asemakaavoitettu lukuun ottamatta n. 20 m leveää kaistaletta puiston eteläosassa. Asemakaavoitetulla alueella puisto on osoitettu merkinnällä VP/s, joka sisältää suojelumääräyksiä.

Arviointiselostuksessa todetaan, että ”positiivisia vaikutuksia Lapinlahden puistoon tuottaa mahdollisuus kaukolämpöputkiparin kaivamiseksi maahan, jolloin arvokkaan puiston tunnelma siistiytyy ja näkymät avartuvat nykyiseen tilanteeseen verrattuna ja tunnelin päälle tehtävät istutukset laajentavat viheraluetta”. Kaukolämpöputkiparin sijoittaminen maan alle voidaan kuitenkin toteuttaa myös ilman satamatunnelia.



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Selostuksessa arvioidaan hankevaihtoehtojen toiminnan aikaiset vaikutukset yhtä suuriksi (Taulukko 10–58, s. 472) Kaupunkiympäristölautakunnan näkemyksen mukaan hankevaihtoehtojen toiminnan aikaiset vaikutukset eivät ole kaikissa vaihtoehtoissa samat. Vaihtoehdon A vaikutukset Lapinlahden puistoon ovat sekä rakentamisen aikaisia että pysyviä. Mahdollisessa vaihtoehtoon A pohjautuvassa jatkosuunnittelussa tulisikin kiinnittää erityistä huomiota vaikutusten lieventämistoi-
miin.

Selostuksen sivuilla 475 ja 488 todetaan, että Hietaniemen hautausmaahan ei kohdistu maisemavaikutuksia. Vaihtoehdossa A joudutaan kaatamaan suurikokoista puustoa Kaartin hautausmaan pohjoispuolel-
ta, joten tällä nähdään olevan maisemallisia vaikutuksia myös hau-
tausmaa-alueelle. Puuston osalta kuntokartoitusta ei ole vielä tehty ja
niiden kuntoa ei siten voida vielä luotettavasti arvioida. Vanhoilla puilla
on suuri merkitys luonnon monimuotoisuudelle.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen sekä elinkeinoihin ja ai-
neelliseen omaisuuteen

Rakentamisesta on arvioitu muodostuvan positiivisia elinkeino- ja ta-
lousvaikutuksia sekä rakentamisen että toiminnan aikana. Hankkeen
lähtökohtana on keskittää matkustajasatamaliikennettä Länsisatamaan
ja vähentää sitä Eteläsatamalta ja Katajanokalta. Hankkeen toteutumi-
nen on edellytys Eteläsataman alueen kehittämiseen monipuolisem-
paan käyttöön.

Rakentamisvaiheessa on arvioitu muodostuvan sekä välittömiä että vä-
lillisiä työllisyysvaikutuksia. Kyse on suuren mittakaavan hankkeesta,
jonka työllisyysvaikutus on suuri. Riskinä hankkeessa on erikoisosaa-
misen (suunnittelu, prosessit) ja ammattitaitoisen työvoiman tarjonnan
niukkuus. Välillisesti hanke kasvattaa lähialueelle kohdistuvaa kulutus-
ta, hyötyjinä erityisesti majoitus- ja ravitsemuspalvelut.

Toiminnan aikaisista vaikutuksista on kuvattu muun muassa veroluon-
teiset vaikutukset kiinteistö-, kunnallisia yhteisöverojen kautta. Hank-
keen on katsottu lisäävän välillisesti palvelusektorin ja satamatoimin-
nan työpaikkoja sekä vaikuttavan lisäävästi rahti- ja matkustajaliiken-
teeseen. Rakentamisen aikaisia elinkeinoihin kohdistuvia kielteisiä vai-
kutuksia ei ole juurikaan kuvattu, vaikka rakentaminen aiheuttanee vä-
liaikaista haittaa sekä alueen nykyiselle elinkeinotoiminnalle että alueel-
la liikkuville ja asuville muun muassa ruuhkautumisen ja raskaan liiken-
teen lisääntymisen kautta.

Aineelliseen omaisuuteen kohdistuvia vaikutuksia ei ole arvioitu. Yh-
teenvetotaulukon otsikossa tämä on mainittu yhtenä arvioinnin tausta-



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

tekijänä, mutta vaikutuksia ei ole arvioitu. Mahdollisia vaikutuksia voivat olla esimerkiksi maanomistajan tai -haltijan mahdollisuudet hyödyntää maalämpöä tai vaikutukset kiinteistöjen arvoon.

Riskit sekä onnettomuus- ja häiriötilanteet

Hankevaihtoehtojen C ja D toteuttamiseen liittyvään öljyluolien käytöstä poistoon ja uuden varaston suunnitteluun, ympäristöluvitukseen sekä toteuttamiseen liittyviä prosessi- ja aikatauluriskejä on tarkasteltu selostuksessa kattavasti. Jos näitä hankevaihtoehtoja edistetään, suunnittelua ja arviointia tulee jatkaa siten, että ympäristö- ja onnettomuusriskit ovat hallittavissa ja teknisesti toteutettavissa.

Hankkeen edellyttämät luvat, suunnitelmat ja päätökset

Kaavoitus

Satamakentän uudet laiturijärjestelyt niiden vaatimine merialueen täyttöineen voidaan toteuttaa voimassa olevan osayleiskaavan perusteella vastaavasti kuin T2:n kohdalla on tehty. Satamatunneli vaatii asemakaavan, jonka laadinta on aloitettu 2023.

Satamatunnelin asemakaavan tulee olla voimassa ennen kuin rakennuslupa voidaan myöntää. Asemakaavan laadinnassa hyödynnetään ympäristövaikutusten arviointiselostusta ja huomioidaan siitä saatu yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Tarvittaessa selvityksiä ja arviointeja tarkennetaan. Ennen asemakaavan saattamista voimaan tulee luonnonsuojelulain mukainen poikkeuslupa olla voimassa kirvelilattakoin esiintymisalueen ja liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta, mikäli asemakaava laadittaisiin vaihtoehtoon A perustuen.

Tunnelivaihtoehdon VEA Salmisaaren pään betonitunneliosuus kohdistuu osin voimassa olevassa kaavassa määritellylle hautausmaalueelle (EH), mikä tulee huomioida asemakaavoituksessa.

Ympäristö- ja vesiluvat

Länsisatamalla on voimassa oleva ympäristölupa. Tunnelien on tunnistettu vaikuttavan olemassa oleviin rakenteisiin maan pinnalla ja alla. Selostuksen mukaan nämä rakenteet saattavat sisältyä muiden toimijoiden ympäristöluvan alaisiin velvoitteisiin ja ennen niiden muuttamista tulee selvittää niitä koskevat velvoitteet sekä hakea lupiin tarvittavia muutoksia. Edellä mainituista rakenteista on mainittu ainoastaan öljyluolat ja niiden käytöstä poistoon liittyvät toimet. Selostuksen perusteella jää epäselväksi, mitä nämä muut rakenteet ja toimijat mahdollisesti ovat ja minkälainen vaikutus eri vaihtoehtoilta näihin mahdollisesti on.



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Vaihtoehtojen C ja D osalta öljyluolien käytöstä poisto vaatii Helenin toimintaan liittyvää ympäristölupapäätöstä luolien käytöstä poistolle, uudelle korvaavalle kevyen polttoöljyn varastolle sekä vuotovesien pumppauksen lopettamiselle.

Hankevaihtoehtoissa toteutettavat ruoppaukset ja merialueen täytöt vaativat vesilain mukaiset luvat. Kaikki hankevaihtoehdot VE0:aa lukuun ottamatta vaativat satama-alueen laajennuksen osalta vesiluvan, lisäksi vaihtoehto D vaatii Salmisaaren pohjoispuolisen kevyen liikenteen reitin muutoksen osalta vesiluvan. Selostuksen mukaan hankealueella on myös joitakin muiden toimijoiden rakenteita, joiden siirto vaatii myös vesiluvan. Näitä ei kuitenkaan ole selostuksessa tarkemmin kuvattu, joten tämän seikan vaikutuksia ei ole mahdollista selostuksen perusteella arvioida.

Öljyluolien käytöstä poisto

Vaihtoehtojen C tai D toteuttaminen edellyttää öljyluolien (3 kpl) alueella voimassa olevan kemikaali- ja turvallisuusviraston (Tukes) asettaman louhintakiellon purkua. Kuten selostuksessa on kuvattu, käytöstä poiston tarkka suunnittelu ja vaikutusten arviointi ei ole mahdollista ennen luolien nykykunnan selvittämistä, joka voidaan tehdä vasta luolien poistettua nykyisestä käytöstään. Käytöstä poistoon liittyvää tarkempaa suunnittelua on mahdollista ja tarpeellista tehdä näiden hankevaihtoehtojen jatkosuunnittelussa.

Käsittely

Esteelliset: Tuula Saxholm

Vastaehdotus:

Tuomas Rantanen: Lisätään lausuntoehdotukseen: "Kaupunginhallitus katsoo, että vaihtoehto A ei ole kaupungin kannalta hyväksyttävä vaihtoehto perustuen toisaalta siihen, että sen myötä Salmisaaren osayleiskaavan maankäyttö ei voi toteutua kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisena ja lisäksi liittyen sen vaikutuksiin luontoarvoihin, historialliseen puistomiljööhön ja hautausmaahan. Maankäytön vaihtoehtojen perusteellinen vertailu on edellytys kaupungin kokonaisedun mukaisen etenemistavan ratkaisemiseksi."

Samalla kappaleesta 5 poistetaan ensimmäinen lause joka on edellä esitetyn kanssa ristiriidassa.

Kannattaja: Minja Koskela

1 äänestys



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään lausuntoehdotukseen: "Kaupunginhallitus katsoo, että vaihtoehto A ei ole kaupungin kannalta hyväksyttävä vaihtoehto perustuen toisaalta siihen, että sen myötä Salmisaaren osayleiskaavan maankäyttö ei voi toteutua kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisena ja lisäksi liittyen sen vaikutuksiin luontoarvoihin, historialliseen puistomiljööhön ja hautausmaahan. Maankäytön vaihtoehtojen perusteellinen vertailu on edellytys kaupungin kokonaisedun mukaisen etenemistavan ratkaisemiseksi." Samalla kappaleesta 5 poistetaan ensimmäinen lause joka on edellä esitetyn kanssa ristiriidassa.

Jaa-äännet: 9

Anniina Iskanius, Johanna Laisaari, Tuulia Pitkänen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 6

Paavo Arhinmäki, Shawn Huff, Minja Koskela, Minna Lindgren, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 13.11.2023
- 2 Vaihtoehtojen tiiviit kuvaukset

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus



29.01.2024

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 30.1.2024.

Kaupunginhallitus



05.01.2024

Ympäristöjohtaja

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

Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden lausunto Helsingin Sa- tama Oy:n Länsisataman laajentamisen ympäristövaikutusten ar- viointiselostuksesta

HEL 2023-014380 T 11 01 05

UUDELY/13199/2022

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on asettanut nähtäville Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamishankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen. YVA-selostuksesta on pyydetty toimittamaan lausunnot 11.1.2024 mennessä. Hankevastaavana on Helsingin Satama Oy ja yhteysviranomaisena Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Länsisataman laajentamishankkeen YVA käsittää olemassa olevan Länsisataman laajentamisen sekä satamatunnelin rakentamisen. Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne on tarkoitus keskittää Länsisatamaan, minkä seurauksena laivaliikenne tulee lisääntymään. Laivaliikenteen kasvu edellyttää Länsisatamassa laitureiden muutoksia ja eteläisen satamakenttäalueen laajentamista sekä laitureiden modernisointia. Hankkeeseen liittyvän satamatunnelin rakentamisella pyritään mahdollistamaan satamaliikenteen sujuvuus.

Satamatunneli ulottuu Länsisatamasta Salmisaaren alueelle. Tunneli kulkee maan alla tiheästi rakennetun kantakaupungin alueella Jätkäsaarella, Kampissa ja Ruoholahdessa. Vaikutusten arvioinnissa on tutkittu kolmea eri vaihtoehtoa (VEA, VEC ja VED) tunnelin suuaukon sijoittumiselle Salmisaaren alueelle ja liittymiselle Länsiväylään. Kaikissa vaihtoehtoissa tunnelin toinen suuaukko sijaitsee Länsisataman alueella.

Vaihtoehdossa VEA tunnelin Salmisaaren suuaukko sijoittuu Lapinlahdenpuiston eteläreunaan, ns. Ilmarisen talon pohjoispuolelle. Vaihtoehdossa VEC ja VED suuaukko sijoittuu Länsiväylälle Morsian ja Sulha-



05.01.2024

Ympäristöjohtaja

nen saarten väliselle alueelle. Lisäksi arvioinnissa on mukana nolla-vaihtoehto VE0, jossa hanketta ei toteuteta.

Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden lausunto sisältää sekä ympäristönsuojelu- että terveydensuojeluviranomaisen näkemykset YVA-selostuksesta. Ympäristöpalvelut toteaa, että YVA-selostus on tehty laadukkaasti ja vaikutusten arviointi on toteutettu huomattavan kattavasti ja laajasti.

YVA-selostuksessa on käyty varsin seikkaperäisesti läpi eri osa-alueiden vaikutukset, joskin tästä syystä jää hieman epäselväksi, mitkä ovat hankkeen merkittävimmät ympäristövaikutukset. Kappaleessa 9.1 on todettu, että merkittävimmiksi ympäristövaikutuksiksi on alustavasti arvioitu liikenteeseen, maankäyttöön sekä kasvillisuuteen ja eläimistöön kohdistuvat vaikutukset. Kappaleessa 9.3 viitataan YVA:n ohjelmavaiheeseen, jossa arvioitiin, että painoarvo kohdistuu toiminnan aikaisista vaikutuksista liikenteeseen, maankäyttöön, meluun, luontoarvoihin ja ihmisiin. Lisäksi todetaan, että arviointityön tuloksena on esitetty päätelmä hankkeen kokonaisuutena merkittävimmistä ympäristövaikutuksista (Luku 11). Luvussa 11 Vaikutusten vertailu ja merkittävyyden arviointi on vaikutuksia arvioitu eri hankevaihtoehtojen toteutettavuuden kannalta, muttei niinkään korostettu tai yksilöity merkittävimpiä ympäristövaikutuksia. Merkittävimpiä ympäristövaikutuksia on yksilöity ainoastaan VEA:n kohdalla, jonka osalta todetaan mukulakirvelikasviin ja kirvelilattakoihin liittyvät kielteiset vaikutukset.

Vaikutusten arviointi on perustellusti jaettu kattamaan sekä rakentamis- että käytönaikaiset vaikutukset. Rakentamisvaiheessa ympäristöön kohdistuu useita eri ympäristövaikutuksia, jotka on tunnistettu ja niiden vaikutukset on arvioitu kattavasti. Maanpäälliseen luontoon kohdistuvat vaikutukset kohdistuvat keskeisesti mukulakirveliin, jonka on todettu olevan vaarassa hävitä erityisesti vaihtoehdossa VEA, ellei tehdä lieventäviä tai korjaavia toimenpiteitä.

Mukulakirveli on ainoa ravintokasvi erittäin uhanalaiselle kirvelilattakoille. Lajin kohdalla korjaava toimenpide on ravintokasvin siirtäminen toiseen kasvupaikkaan. YVA-selostuksessa on aiheellisesti todettu, että siirtoon kytkeytyy riskejä ja näitä on myös käsitelty ja arvioitu selostuksessa. Siirtoon liittyvien riskien kannalta olisi ollut hyvä, jos selostuksessa olisi kuvattu mahdollisia esimerkkejä vastaavista kasvien siirrosta ja niiden onnistumisista.

Käytönaikaiset luontovaikutukset on arvioitu vähäisiksi kaikissa vaihtoehdossa, kun taas rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat suuria vaihtoehdossa VEA, kohtalaisia vaihtoehdossa VEC ja vähäisiä vaihtoehdossa VED. Vaihtoehto VEA:n suuret vaikutukset muodostuvat se-



05.01.2024

Ympäristöjohtaja

lostuksen perusteella liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen häviämisestä sekä mukulakirvelin kasvupaikan häviämisestä, joka vaikuttaa yhtä lailla kirvelilattakoin elinolosuhteisen häviämiseen. Edellä mainittujen elinpiirien häviäminen tapahtuu rakentamisvaiheessa, mutta vaikutusten voidaan nähdä myös ulottuvan käytönaikaisiksi, jos arviointia peilaa mukulakirvelin siirrosta aiheutuviin riskeihin ja liito-oravan elinpiirin häviämiseen. Tästä syystä voisivat myös käytönaikaiset vaikutukset olla vähäisiä suurempia.

YVA-selostuksessa on esitetty monipuolisesti eri vaikutuksien lieventämis- ja torjuntatoimenpiteitä, mikä on lähtökohtaisesti myönteinen asia. Jatkosuunnittelun ja toteutuksen kannalta on oleellista, että torjuntatoimet pidetään mukana ja ne myös toteutetaan. Esimerkiksi Lapinlahden puistoalueelle on todettu kohdistuvan meluvaikutuksia, joiden torjumiseen kannattaa panostaa, koska alue on tärkeä virkistysalue ja kävijämäärät ovat puistossa suuria. Virkistysalueille kohdistuvien torjunta- ja lieventämistoimenpiteiden lisäksi on tietysti oleellista, että asuinalueille, luonnonympäristöihin ja vesialueille aiheutuvien vaikutusten minimointiin panostetaan kattavasti kaikissa hankkeen suunnittelu- ja toteutusvaiheissa.

Rakentamisen aikaisia meluvaikutuksia on arvioitu hyödyntämällä eri työvaiheiden ja melulähteiden melupäästöjä sekä ottamalla huomioon eri työvaiheiden kesto ja toimintojen sijoittuminen lähiympäristöön nähdessä. Rakentaminen pitää sisällään myös laajamittaista louhintaa. Ympäristöpalvelut muistuttaa, että mikäli murskausta aiotaan tehdä, pitää siitä aina tehdä melu-ilmoitus, jonka perusteella arvioidaan, onko murskaus mahdollista suunnitellulla paikalla. Murskaus, joka kestää 50 vuorokautta tai enemmän, vaatii ympäristöluvan.

Lisätiedot

Juha Korhonen, ympäristöasiantuntija, puhelin: 09 310 32080
juha.korhonen(a)hel.fi

Ympäristöjohtaja



05.01.2024

Ympäristöjohtaja

Esa Nikunen
ympäristöjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.



05.01.2024

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskus
Laine Leila
PL 36
00521 Helsinki

**Helsingin kaupunginmuseon – Keski-Uudenmaan alueellisen vas-
tuumuseon lausunto Helsingin Länsisataman laajennus ja satama-
tunneli, ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

HEL 2023-014380 T 11 01 05

Hankkeessa Länsisataman nykyistä laiturirakennetta laajennetaan ja eteläkärkeen rakennetaan uusi kenttäalue. Hankkeeseen sisältyy myös satamatunnelin rakentaminen Länsisatamasta Länsiväylälle. Hankkeen tavoitteena on, että Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne keskitetään Länsisatamaan.

Hankkeen vaihtoehdot:

VE0 (0-vaihtoehto): Hankkeen toteuttamatta jättäminen.

VEA: Länsisataman kapasiteetin kasvattaminen laiturirakenteiden muutoksien avulla, joihin kuuluvat yhden laiturin peruskorjaus ja kolmen satamalaiturin muutostyöt ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Sataman laajennuksen toimenpiteet ovat kaikissa hankevaihtoehdoissa samat.

Satamatunnelin toinen suuaukko sijoittuu kaikissa hankevaihtoehdoissa Länsiterminaali T1:n kohdalle satama-alueelle. Satamatunnelin maanpäällinen poistoilmarakenne voi sijoittua satama-alueen ulkopuolelle. Satamatunnelin läntinen suuaukko sijoittuu vaihtoehdossa VEA Ilmarisen talon (Porkkalankatu 1) pohjoispuolelle sijoittuen Lapinlahden puiston eteläreunaan. Satamatunnelin maanpäällinen poistoilmarakenne Salmisaaren päässä sijoittuu Lapinlahden puiston reunaan.

Satamatunnelin maanalaisen osuuden linjaus poikkeaa kaikkien hankevaihtoehtojen välillä. Tunnelilinjaus VEA kulkee Hietalahden kautta aina Mechelininkadun itäpuolelle ja ortodoksisen hautausmaan alitse kohti Länsiväylää. Tekninen pysty-yhteys on suunniteltu sijoittuvan Köydenpunojanpuiston kohdalle.



05.01.2024

Tunnelin läntisen suuaukon läheisyydessä sijaitseva rantaraitti joudutaan linjaamaan uudelleen Lapinlahden puiston alueella. Alustava linjaus on suunniteltu kulkemaan pääasiassa tällä hetkellä maanpinnalla kulkevan kaukolämpöputkiparin linjauksen mukaisesti. Samalla kaukolämpöputket siirretään maan alle.

VEA mukaisen tunnelilinjauksen tunneliputkien kokonaispituudet, avokaukalo-osuudet mukaan luettuna, on noin 2 200 metriä. VEA vaihtoehdossa molemmat tunnelisuunnat kulkevat yhteisissä avokaukaloissa ja betonitunneleissa Länsisataman päässä sekä Salmisaaren päässä. Avokaukaloiden ja betonitunneliosuuksien leveys on noin 21 metriä. Kalliotunnelit ovat toisistaan erilliset tunneliputket. Kalliotunneleiden leveys on noin 12 metriä ja korkeus noin 9 metriä.

VEC: Länsisataman kapasiteetin kasvattaminen laiturirakenteiden muutoksien avulla, joihin kuuluvat yhden laiturin peruskorjaus ja kolmen satamalaiturin muutostyöt ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Sataman laajennuksen toimenpiteet ovat kaikissa hankevaihtoehdoissa samat.

Satamatunnelin toinen suuaukko sijoittuu kaikissa hankevaihtoehdoissa Länsiterminaali T1:n kohdalle satama-alueelle. Satamatunnelin suuaukkorakenteet sijoittuvat vaihtoehdossa VEC lännessä Morsian -niemen ja Sulhanen -saaren väliselle alueelle Länsiväylällä. Satamatunnelin poistoilmarakenne Salmisaaren päässä sijoittuu Länsiväylän pohjoispuolelle, Lapinlahden puistoalueen lounaisreunaan.

VEC vaihtoehdossa satamatunnelin linjaus kulkee Hietalahden kautta aina Mechelininkadun itäpuolelle ja ortodoksisen hautausmaan alitse kohti Länsiväylää. Tekninen pysty-yhteys on suunniteltu sijoittuvan Köydenpunojanpuiston kohdalle.

Tunnelilinjauksen toteuttaminen edellyttää noin 14 000 m³ suuruista meritäyttöä Länsiväylän pohjoispuolisen virkistysreitit (Hiililaiturinkuja) uudelleen linjaamiseksi.

Satamatunneli ylittää varmuusvarastona toimivat Helenin öljyluolat. Turvallisuussyistä luolien käyttöä polttoaineen varastoina ei voida jatkaa ja öljyluolat tulee poistaa käytöstä ennen satamatunnelin rakentamista. Vaihtoehdon VEC toteutus edellyttää TUKESin louhintakiellon purkamista Helenin öljyluolien alueella. Kevyelle polttoöljylle tulee rakentaa korvaava varasto ennen nykyisten öljyluolien käytöstä poistoa. Öljyluolien käytöstä poisto edellyttää jatkosuunnittelua ja luvanvaraisen tutkimus- ja kunnostusmenetelmien käyttöä työssä. Hankevaihtoehdon toteuttaminen edellyttää Helenin lauhdevesikanaalin syventämistä satamatunnelien kohdalla Länsiväylän alla.



05.01.2024

VEC mukaisen tunnelilinjauksen tunneliputkien kokonaispituudet, avokaukalo-osuudet mukaan luettuna on noin 2 450 metriä. VEC vaihtoehdossa molemmat tunnelisuunnat kulkevat yhteisessä avokaukalossa ja betonitunnelissa vain Länsisataman päässä. Länsisataman pää avokaukalon ja betonitunnelin leveys on noin 21 metriä. Kalliotunneliosuudet sekä Salmisaaren pää betonitunnelit ja avokaukalot ovat toisistaan erilliset. Kalliotunneleiden leveys on noin 12 metriä ja korkeus noin 9 metriä. Salmisaaren pää avokaukaloiden ja betonitunneleiden leveys on noin 10 metriä. Salmisaaren pää betonitunneleiden korkeus on noin 10 metriä.

VED: Länsisataman kapasiteetin kasvattaminen laiturirakenteiden muutoksien avulla, joihin kuuluvat yhden laiturin peruskorjaus ja kolmen satamalaiturin muutostyöt ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Sataman laajennuksen toimenpiteet ovat kaikissa hankevaihtoehdoissa samat.

Satamatunnelin maanpäällinen poistoilmarakenne voi sijoittua satama-alueen ulkopuolelle. Satamatunnelin läntisen suuaukon sijainti on sama vaihtoehdoissa VED ja VEC, mutta poikkeaa vaihtoehdosta VEA. Satamatunnelin suuaukkorakenteet sijoittuvat vaihtoehdossa VED länessä Morsian niemen ja Sulhanen -saaren väliselle alueelle Länsiväylällä. Satamatunnelin Salmisaaren pää poistoilmarakenne sijoittuu Hiililaiturinkujan virkistysreitin ja Länsiväylän kaistojen väliin jäävälle alueelle.

Satamatunnelin maanalaisen osuuden linjaus poikkeaa kaikkien hankevaihtoehtojen välillä. VED mukainen satamatunnelin linjaus sijoittuu Ruoholahteen Mechelininkadun länsipuolelle. Tekninen pysty-yhteys sijoittuu Santakadun itäpäähän katualueelle.

Satamatunneli ylittää varmuusvarastona toimivat Helenin öljyluolat. Turvallisuuksista luolien käyttöä polttoaineen varastoina ei voida jatkaa ja öljyluolat tulee poistaa käytöstä ennen satamatunnelin rakentamista. Vaihtoehdon VED toteutus edellyttää TUKESin louhintakiellon purkamista Helenin öljyluolien alueella. Kevyelle polttoöljylle tulee rakentaa korvaava varasto ennen nykyisten öljyluolien käytöstä poistoa. Öljyluolien käytöstä poisto edellyttää jatkosuunnittelua ja luvanvaraisen tutkimus- ja kunnostusmenetelmien käyttöä työssä. Hankevaihtoehdon toteuttaminen edellyttää Helenin lauhdevesikanaalin syventämistä satamatunnelien kohdalla Länsiväylän alla.

Tunnelilinjauksen toteuttaminen edellyttää noin 14 000 m³ suuruista meritäyttöä Länsiväylän pohjoispuolisen virkistysreitin (Hiililaiturinkuja) uudelleen linjaamiseksi.

VED mukaisen tunnelilinjauksen tunneliputkien kokonaispituudet, avokaukalo-osuudet mukaan luettuna on noin 2 106 metriä. Pohjoisen ja



05.01.2024

eteläisen tunnelin pituudet poikkeavat hieman toisistaan. VED vaihtoehdossa molemmat tunnelisuunnat kulkevat yhteisessä avokaukalossa ja betonitunnelissa vain Länsisataman päässä. Länsisataman pää avokaukalon ja betonitunnelin leveys on noin 21 metriä. Kalliotunneliosuudet ja Salmisaaren pää betonitunnelit sekä avokaukalot ovat toisistaan erilliset. Kalliotunneleiden leveys on noin 12 metriä ja korkeus noin 9 metriä. Salmisaaren pää avokaukaloiden ja betonitunneleiden leveys on noin 10 metriä. Salmisaaren pää betonitunneleiden korkeus on noin 10 metriä.

Kaupunginmuseon lausunto:

Kaupunginmuseo arvioi selostusta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta.

Suunnittelualue sijoittuu pohjoisosaltaan valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen, RKY 2009 -kohdeluettelon Lapinlahden sairaala-alue ja hautausmaat, välittömään läheisyyteen ja osin niiden alueelle. Suunnittelualan vieressä sijaitsee RKY 2009 -kohdeluettelo kuuluva Salmisaaren teollisuusalue.

Yva-selostuksessa on asianmukaisesti arvioitu vaikutuksia suhteessa eri tasoilla arvotettuihin kulttuuriympäristöihin. Vaihtoehtojen VEC ja VED:n vaikutusten arvioinnin yhteydessä on tuotu esiin asemakaava 12046, joka koskee merialuetta hankkeen pohjoispuolella. Kaavassa on suojelumerkintä W/s: ”Historiallisen sairaalakokonaisuuden maisemaan liittyvä vesialue. Alueella ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka vaarantavat sen maisemahistoriallisen ja kaupunkikuvallisten arvojen säilymistä.” Kaupunginmuseo pitää tärkeänä, että asemakaavallinen suojelu tuodaan esiin myös Lapinlahden puiston osalta ja että selostusta täydennetään Lapinlahden sairaala-alueen 6.7.2012 voimaan tulleen asemakaavan 12046 määräyksillä puiston suojelusta.

Hankevaihtoehdon VEA riskit Lapinlahden puistossa ympäristövaikutusten näkökulmasta todetaan liittyvän tunnelin suuaukon yhteensovittamiseen Lapinlahdenpuiston luontoarvojen kanssa. Kaupunginmuseo korostaa, että selostuksessa tulisi samaan tapaan mainita myös puisto- ja kulttuurihistorialliset arvot ja niihin liittyvät yhteensovittamisen riskit.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa selvitetty vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön:

Vaihtoehtoista VEA, VEC ja VED kohdistuu vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja lähimaisemaan. Länsisataman alueella vaikutukset ovat kaikissa em. vaihtoehtoissa samat. Länsisataman laiturien laajennusten vaikutukset maisemakuvaan on todettu olevan vähäisiä.



05.01.2024

RKY-2009 kohde, Lapinlahden puisto on suojeltu asemakaavalla historiallisesti ja puutarhakulttuurin kannalta sekä maisemakuvaltaan ja kasvillisuudeltaan arvokkaana (2012). Lapinlahdenpuiston RKY-alue ulottuu Ilmarisen taloon pohjoispuolelle asti. Tälle alueelle kohdistuu eniten vaikutuksia hankevaihtoehdossa VEA, jossa tunnelirakenne sijoittuu osaltaan puiston kaavoittamattomaan osaan. Puiston kaavoittamattoman alueen puustoa joudutaan kaatamaan tunnelirakenteen tieltä. Tunnelin suuaukko sijoittuu Ilmarisen talon pohjoispuolelle hautausmaan huoltoalueen ja talon sekä Lapinlahdenpuiston väliin. Tunnelin rakentamisen aikaiset vaikutukset ulottuvat tunnelin työmaa-alueen laajuuden vuoksi myös puiston puolelle, josta puita joudutaan kaatamaan. Ympäristörakenteita joudutaan uusimaan kaavoittamattomalla alueella, ja selostuksen mukaan asemakaavassa puistoksi määritellyllä alueella joudutaan kaatamaan alustavan tiedon mukaan noin 20 puuta. Tunneli tuottaa puistoon ja sen reunaan uusia rakenteita: tunnelin suuaukko, meluntorjunnan rakenteet ja mahdolliset muurirakenteet. Selostuksessa todetaan myös, että alue on herkkä muutoksille. VEA:n rakentamisen aikainen vaikutus arvioidaan Lapinlahden puiston osalta suuren negatiiviseksi. Tällä tarkoitetaan, että muutos näkyy maisemassa laajalle alueella ja / tai vaikuttaa muutoin oleellisella tavalla maiseman tai kulttuuriympäristön kannalta tärkeiden ominaispiirteiden säilymisen mahdollisuuksiin heikentävästi. Muutoksen myötä maiseman luonteen kohdistuu muutoksia osittain. Alueen käyttö ei muutu, mutta kokemus alueesta muuttuu kielteisesti. Myönteistä tässä vaihtoehdossa selostuksen mukaan on, että puistoon sopimaton rakenne, kaukolämpöputkipari, voidaan kaivaa maan alle piiloon. Betonikannen päälle voidaan tehdä istutuksia. Tämän vuoksi vaihtoehdon toteuttamisen aiheuttama vaikutus on arvioitu vuosikymmenien kuluttua vähäisen negatiiviseksi. Tunnelilinjaus kulkee Hietalahden kautta aina Mechelininkadun itäpuolelle ja ortodoksisen hautausmaan alitse kohti Länsiväylää. Kaupunginmuseo näkee rakentamisaikaisena riskinä myös hautamuistomerkkien ja hautausmaan rakennusten ja rakenteiden mahdollisen vaurioitumisen tunnelin räjäytystyön seurauksena.

Puistoon on suunnitteilla pyöräilybaana ja kevyenliikenteen väylä, jonka linjaus edellyttää puiston puiden kaatamista. Tällä hankkeella on niin ikään suuri vaikutus puiston historiallisiin ja maisemallisiin arvoihin. Kaupunginmuseo tuo esiin, ettei voimassa olevassa Lapinlahden sairaala-alueen asemakaavassa ei ole varausta baanalle. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan uusi pyöräliikenteen väylä tulisi linjata siten, etteivät historiallisesti ja puutarhakulttuurin kannalta sekä maisemakuvaltaan ja kasvillisuudeltaan arvokkaan puiston arvot heikkene.

Vaihtoehdossa VEC maanalainen tunneli ulottuu pidemmälle länteen. Lapinlahdenpuiston alueeseen kohdistuu vaikutuksia länsipuolella, asemakaavassa suojellun Morsian niemen ja Sulhanen saaren lähellä.



05.01.2024

Lapinlahden sairaala-alueen niemen länsi- ja pohjoispuolinen merialue on asemakaavassa suojeltu historiallisen sairaalakokonaisuuden maisemaan liittyvänä vesialueena, jolle ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka vaarantavat sen maisemahistoriallisten ja kaupunkikuvallisten arvojen säilymisen. Alueelle kohdistuu täyttöjä, jos vaihtoehdon mukainen rantaraitin siirto toteutetaan. Lapinlahden puiston reunaan sijoittuu pienialaisesti hankkeen rakenteita. Selostuksessa arvioidaan, että mahdollisesti poistettavan puun määrä jää vähäisemmäksi kuin VEA-vaihtoehdossa. VEC- ja VED-vaihtoehdoissa joudutaan lisäksi rakentamaan tunnelien maanpäällisen ilmanvaihtorakenteen yhteyteen palo- ja pelastustiet. Kaukolämpöputkipari on näissä vaihtoehdoissa mahdollista kaivaa maan alle lyhyeltä matkalta, joten siitä osa jäisi edelleen puistossa näkyville.

Morsiamen niemen kohdalla Länsiväylän pohjoispuolinen virkistysreitti linjataan uudelleen ja puustoa joudutaan kaatamaan rakenteiden alta. Myös vähäisiä meritäyttöjä tarvitaan virkistysreitille. VEC-vaihtoehdossa on mahdollista liittää betonikannelle tehtävät istutukset osaksi Lapinlahdenpuistoa. Rakentamisen aikainen vaikutus maisemaan ja kulttuuriympäristöön on kohtalaisen negatiivinen, ja toiminnan aikainen vaikutus on arvioitu vähäisen negatiiviseksi.

Vaihtoehdossa VED ei kohdistu vaikutuksia Lapinlahdenpuiston RKY-alueeseen. Morsian niemen osalta muutoksia tulisi virkistysreitin siirron ja puiden kaatamisen takia. Myös merenpuoleista pengertä on tarvetta leventää, kuten vaihtoehdossa VEC. VED:n vaikutus kulttuuriympäristöön ja maisemaan on arvioitu rakentamisen ja toiminnan aikana vähäisen negatiiviseksi.

Selostuksessa todetaan, että vaikutusten merkittävyyttä voidaan vähentää suunnittelemalla ja toteuttamalla rakenteet laatutasoltaan ja ilmeeltään kaupunkikuvaan sopivasti ja sijoittamalla rakenteen huolellisesti osaksi kaupunkirakennetta. Hyvällä suunnittelulla on selostuksen mukaan mahdollista säilyttää puistoalueen merkittäviä puita ja kasvillisuusryhmiä. Samalla voidaan luoda puistoalueelle sopivaa uutta reuna-aluetta.

Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan selostuksessa on tuotu pääsääntöisesti hyvin esille eri vaihtoehtojen tuottamia vaikutuksia arvokaisiin kulttuuriympäristöihin ja maisemaan. Lähtökohtaisesti kulttuuriympäristöjen eri arvotustasot on esitetty hyvin. Hankealueen maanpäällisiä osia koskevat voimassa olevat asemakaavat ovat suunnittelun lähtökohtia arvioitaessa olennaisia. Kaupunginmuseo pitää tärkeänä, että selostusta täydennetään Lapinlahden sairaala-alueen 6.7.2012 voimaan tulleen asemakaavan 12046 määräyksillä puiston suojelusta. Kaupunginmuseolla ei ole muuta huomautettavaa Helsingin Länsisa-



05.01.2024

taman laajennuksen ja satamatunnelin ympäristövaikutusten arviointi-
selostuksesta.

Lisätiedot

Sari Saresto, kulttuuriympäristöpäällikkö, puhelin: 09 310 36483
sari.saresto(a)hel.fi

Kulttuuriympäristöpäällikkö



Helsingin kaupunki
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
Kulttuuripalvelukokonaisuus
Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö
Kulttuuriympäristöpäällikkö

Lausunto

8 (8)

05.01.2024

Sari Saresto
kulttuuriympäristöpäällikkö

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

16.11.2023

271/00.04.02/2022
[Helsingin Satama Oy:n
Länsisataman
laajentamista koskeva
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma]

Vastaanottaja

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi
tiedoksi: liisa.nyrola@ely-keskus.fi

Viite

Lausuntopyyntöne 13.11.2023
UUDELY/13199/2022

**Lausunto Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta
ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää jakelussa mainituilta lausuntoa Helsingin Satama Oy:n Länsisataman kapasiteetin kasvattamista ja satamatunnelia koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Hankkeen YVA-menettely käynnistyi lokakuussa 2022.

Hankkeessa suunnitellaan olemassa olevan Länsisataman laajentamista sekä uuden satamatunnelin rakentamista. Hankkeesta vastaavana toimii Helsingin Satama Oy. Helsingin kaupunginvaltuusto teki vuonna 2021 periaatepäätöksen satamatoiminnan uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsataman, Katajanokalla ja Länsisatamassa. Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne keskitetään Länsisatamaan Helsingin kaupunginvaltuuston periaatepäätöksen mukaisesti, minkä seurauksena nykyisen kaltainen liikenne Länsisatamassa lisääntyy. Helsingin Satama Oy:n tavoitteena on kasvattaa nykyisen Länsisataman kapasiteettia vastaamaan keskittämisen myötä lisääntyvää liikennettä.

Satamatoimintojen keskittämistä koskevan päätöksen toteuttaminen edellyttää Länsisatamassa laitureiden muutoksia ja eteläisen satamakenttäalueen laajentamista sekä laitureiden modernisointia. Hankkeeseen liittyvän uuden satamatunnelin rakentamisella mahdollistetaan Länsisataman laajennuksen myötä lisääntyvän satamaliikenteen sujuvuus.

Laajennushankkeen edellyttämä uusi satamatunneli ulottuu Länsisatamasta luoteeseen Salmisaaren alueelle liittyen Länsiväylään. Satamatunnelivaihtoehtojen maanalainen osuus sijoittuu tiheästi rakennetulle kantakaupungin alueelle Jätkäsaareen, Kamppiin ja Ruoholahteen.

16.11.2023

271/00.04.02/2022
[Helsingin Satama Oy:n
Länsisataman
laajentamista koskeva
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma]

Nykyisen satamalaiturin laajennushankkeen alue ja Satamatunnelin suunniteltu eteläinen suuaukko sijaitsevat kaikissa hankkeen toteuttamisvaihtoehdoissa Jätkäsaarella. Satamarakenteiden laajennus sijoittuu pääosin nykyiselle sataman vesialueelle. Sataman alueella satamatunnelin maanpintaan ulottuva alue rajautuu Tyynenmerenkatuun ja laiturialueeseen. Satamatunneli liittyy Länsiväylään Ruoholahden alueella Salmisaarella. Salmisaarella tunnelin maanpäälliset rakenteet sijaitsevat pääosin liikenne- ja virkistysalueella. Vaihtoehdossa VEA satamatunnelin Salmisaaren suuaukko sijoittuu Lapinlahden puiston eteläreunaan. Vaihtoehdoissa VEC ja VED Satamatunnelin Salmisaaren suuaukko sijoittuu Länsiväylälle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

HSL pitää Länsisataman laajentamista koskevan ympäristövaikutusten arviointiselostusta kattavana. Selostuksessa on arvioitu YVA-menettelyn edellyttämät vaikutukset sekä rakentamisen että käytön ajalta yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja rakennettuun ympäristöön, liikenteeseen, meluun, tärinään, päästöihin ja ilmanlaatuun, ilmastoon, maa- ja kallioperään sekä sedimentteihin, pohjavesiin, kasvillisuuteen, eläimiin ja suojelukohteisiin, vesialueisiin ja vedenalaiseen luontoon, kalastoon ja kalastukseen, luonnonvarojen käyttöön sekä jätteiden ja sivutuotteiden loppusijoitukseen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin, viihtyvyyteen sekä elinkeinoihin ja aineelliseen omaisuuteen.

Hankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset arvioidaan kauttaaltaan negatiivisiksi kaikissa hankevaihtoehdoissa. Hankkeen suurimmat kielteiset vaikutukset rakentamisaikana kohdistuvat seuraaviin tarkasteltuihin kokonaisuuksiin: liikenne, ilmasto, kasvillisuus, eläimet ja suojelukohteet, maa- ja kallioperä, maisema, kaupunkikuva ja kulttuuriympäristö sekä ihmisiin kohdistuvat vaikutukset. Hankkeen suurimmat kielteiset vaikutukset toiminnan aikana kohdistuvat seuraaviin tarkasteltuihin kokonaisuuksiin: paikallinen maankäyttö sekä maisema, kaupunkikuva ja kulttuuriympäristö. Hankkeen suurimmat positiiviset vaikutukset käytön aikana kohdistuvat seuraaviin tarkasteltuihin kokonaisuuksiin: liikennevaikutukset, yhdyskuntarakenne ja maankäyttö, meluvaikutukset sekä ihmisiin ja elinkeinoihin kohdistuvat vaikutukset.

16.11.2023

271/00.04.02/2022
[Helsingin Satama Oy:n
Länsisataman
laajentamista koskeva
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma]

Ympäristövaikutusten arvioinnissa painottuu satamatunnelivaihtoehtojen vaikutusten käsittely ja arviointi. Satamatunneli sisältyy MAL 2023 - suunnitelman investointiohjelmaan vuosille 2028–2031 ohjelmoituna hankkeena otsikolla *Satamatunneli sekä muut kytkeytyvät katu- ja maantieyhteydet* sekä lisäksi, että *Helsingin satama rahoittaa Satamatunnelin*. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa Satamatunnelin rakentaminen on aiottu alkavaksi jo vuonna 2025.

Satamatunnelin vaikutuksia on arvioitu kolmen hankevaihtoehtoehdon (A, C ja D) kautta, jotka poikkeavat toisistaan linjaukseltaan sekä maanpäällisiltä ratkaisuiltaan. Hankevaihtoehtojen vaikutuksia on verrattu tunnelittomaan vertailuvaihtoehtoon. Lähtöoletuksena on, ettei Helsingin sataman keskittämistrategia ole toteutuskelpoinen ilman satamatunnelia. Tätä perustellaan ensisijaisesti liikenteellisillä vaatimuksilla sekä maankäyttöhyödyillä.

Arvioidut vaikutukset liikenteeseen ja liikennejärjestelmään

Satamatunnelin positiiviset liikenteelliset vaikutukset koskevat matka-aikoja sekä vähentyvää maanpäällistä liikennettä Länsisataman mutta myös Katajanokan ja Eteläsataman ympäristöissä. Liikenne-ennusteen mukaisesti henkilöajoneuvojen määrän arvioidaan liki kaksinkertaistuvan 992 000 ajoneuvosta 1 750 000 ajoneuvoon vuositasolla vuoteen 2040 mennessä. Rekkojen ja perävaunujen määrän arvioidaan kasvavan vastaavasti hieman vajaalla neljänneksellä 342 000:sta noin 420 000:een. Henkilöajoneuvojen määrän merkittävää kasvua selitetään keskittämistrategiasta johtuvalla matkustaja-autolautojen tuottaman ajoneuvoliikenteen painopisteen siirtymisellä Länsisatamaan. Koska keskittämistrategian toteuttamiskelpoisuuden edellytyksenä oletetaan olevan satamatunnelin toteutuminen, jäävät itse strategian liikenteelliset vaikutukset ja sen edellytykset epäselviksi: hankevaihtoehtoista poiketen vertailuvaihtoehto on rakennettu oletuksella, ettei keskittämistä tapahdu eikä keskitetyn satamatoiminnan toimivuutta ilman tunnelia ole mahdollista arvioida.

Kaikkien hankevaihtoehtojen vaikutukset on arvioitu kohtalaisen positiivisiksi, vaikka liikenteen kilometrisuorite hiukan kasvaa vertailuvaihtoehtoon nähden. Kasvu ohjautuu väylähierarkiassa korkeammille luokille ja suoritteiden arvioidaan vähenevän matalammilla väyläluokilla. Suunta kasvun ohjautumisessa on oikea, mutta yleisemmin liikennesuoritteiden vähenemisen tulisi olla tavoitteena.

Sataman, tunnelin ja väyläverkon liikenteellinen toimivuus tulee suunnitella siten, että liikennejärjestelmä kestää häiriötilanteet, kuten

16.11.2023

271/00.04.02/2022
[Helsingin Satama Oy:n
Länsisataman
laajentamista koskeva
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma]

esimerkiksi aikataulupoikkeamat laivojen saapumisessa ja ajoneuvojen purkautumisessa. Sataman liikenne ajoittuu piikkeihin laivojen saapumisaikoina. Länsisatamassa ei ole merkittäviä odotusalueita rekka- tai henkilöajoneuvoliikenteelle, myöskään satamaan suuntautuvalle liikenteelle ei ole osoitettu odotusalueita. Tunnelin toimintavarmuuden pettäessä on ratkaisuksi esitetty liikenteen ohjaamista varareiteille, mikä käytännössä tarkoittaa Länsisataman kaupunginosan katuverkkoa. Tämä rajoittaa tunnelin muuten mahdollistamien maanpäällisten muutosten toteutuskelpoisuutta liikenteen tilavaatimusten säilyessä nykyisenkaltaisina tunnelista huolimatta.

Hankkeen myötä liikenteen Katajanokalla ja Eteläsataman ympäristössä ennustetaan vähenevän, ja rekkaliikenteen Eteläsatamaan ennustetaan päättyvän kokonaan. Ennustetut vähenemät liikenteessä ovat ilman muita toimenpiteitä hankevaihtoehdoissa merkittäviä käytännössä vain satamien välittömässä läheisyydessä. Katajanokalla ja Eteläsataman välittömässä läheisyydessä vaikutukset ovat merkittävämmät (-14 % ja -19 % KVL:stä). Esimerkiksi Pohjoisrannassa liikennemalli ennustaa trendikasvua nykytilaan nähden noin 9300 ajoneuvoa vuorokaudessa (VE0) – hankevaihtoehdot vähentäisivät tästä suunnilleen 3 % eli 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Siinä missä Helsinginniemen itäpuolella liikennemäärien voi nähdä yleisesti hieman supistuvan hankevaihtoehdoissa verrattuna vertailuvaihtoehtoon, lisääntyy liikenne ydinkeskustan länsipuolella Jätkäsaaren ja Esplanadien välillä sekä Mechelininkadulla.

Arviointiselostuksessa kerrotaan *hankkeen liikenteellisten vaikutusten olevan kauttaaltaan myönteisiä eikä merkittäviä kielteisiä liikennevaikutuksia ole tunnistettu. Tästä syystä hankkeen aiheuttamien liikenteellisten haittojen ehkäisyllä ja lieventämiselle ei ole tunnistettu erityisiä tarpeita.* Voisiko Eteläsataman ja Katajanokan vähentynyt liikenne aiheuttaa muutoksia Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmään ja sen käynnissä olevaan suunnitteluun, kun satamalogistiset perusteet Helsingin ydinkeskustassa vähenevät ja paikoin poistuvat kokonaan? **Tämä tulisi HSL:n näkemyksen mukaan tunnistaa Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.** Samoja keskitetyn satamalogistiikan synnyttämiä mahdollisuuksia soisi pohdittavan myös Jätkäsaaren katuverkossa sekä satamatunnelin vaikutusalueella Ruoholahdenrannassa, Mechelininkadulla ja Porkkalankadulla.

Vertailuvaihtoehdon negatiivisia liikenteellisiä vaikutuksia perustellaan ruuhkautumisella. Liikenteen herkkyytstarkastelu (YVA-liite 11), jossa on oletettu liikenteen hinnoittelun säilyvän autojen käyttövoimauudistuksesta riippumatta vuoden 2018 tasoisena, osoittaa, että liikenteen

16.11.2023

271/00.04.02/2022
[Helsingin Satama Oy:n
Länsisataman
laajentamista koskeva
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma]

ruuhkautumisvaikutusten vähentämiseksi on tehokkaampia keinoja kuin tunneli.

YVA-selostuksessa ennustetaan keskittämistrategian myötä Jätkäsaaren raitiolinjaston kuormitusten kasvavan 40 % nykyisestä, minkä povataan voivan aiheuttaa ylikuormittumista. Matkustajakysyntä satamaan on Helsingin joukkoliikenteen mitoittavia pakkopisteitä, jossa kapasiteetin turvaaminen on erityisen tärkeää laajojen matkustusheijastusvaikutustensa takia. Hankkeen vaikutuksia joukkoliikenteeseen on sinänsä arvioitu, mutta **joukkoliikenteen kehittämistä ruuhkautumisen estämisen työkaluna tulee tutkia laajemmin**. Joukkoliikennetarjonta Jätkäsaassa tulee jatkossa lisääntymään merkittävästi. Länsisataman pikaraitiotien yleissuunnittelu on alkamassa vuoden 2024 alussa. Raitioliikenteen kapasiteetin lisäys on mahdollista myös pikaraitiolinjan toteutuksesta riippumatta. Vuoden 2040 tilanteessa henkilöajoneuvoliikenteen ennustetaan vastaavan noin 70 % Satamatunnelin ajoneuvomääristä. Olisiko tähän mahdollista vaikuttaa joukkoliikennetarjonnalla?

Raitioliikennettä ollaan laajentamassa satamaan myös Tallinnassa, mikä osaltaan luo edellytyksiä joukkoliikenteen kulkumuodon kasvattamiseksi laivamatkustajien keskuudessa ja osana kansainvälisiä matkaketjuja.

Arvioidut vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Hankkeen toteutuksella arvioidaan olevan erittäin suuri positiivinen vaikutus yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön. Selostuksen mukaan hanke *tukee valtakunnallisesti merkittävien Helsingin satama-alueiden toimintaedellytyksiä ja turvaa niiden kehittämismahdollisuuksia. Tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien sekä kuljetusketjujen toimivuus paranee. Hanke edistää Helsingin ja Tallinnan kaupunkiseutujen satama-, logistiikka- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä sekä tukee osaltaan Suomen kilpailukyvyn parantamista*. Maankäytön osalta positiivisia vaikutuksia arvioidaan olevan erityisesti Eteläsataman maankäytön kehittämismahdollisuuksissa sekä liikenteen vähenemisellä Katajanokalla ja Eteläsatamassa. Lisäksi arvioidaan, että Jätkäsaaren ja Länsiväylän ympäristön viihtyisyys ja vetovoima paranevat hankkeen seurauksena.

Hankevaihtoehtojen vaikutukset maankäyttöön arvioidaan kuitenkin ympäristövaikutusten arvioinnin mukaan kahtalaisiksi. Arviointiselostuksessa on tunnistettu ero vaikutuksissa paikallisella ja kaupungin tasolla. Satamatunnelin esitetään olevan edellytys Helsingin sataman keskittämistrategian toteutumiselle, joten siihen liittyvät positiiviset maankäytölliset vaikutukset kohdistuvat muille Helsingin keskustan nykyisille

16.11.2023

271/00.04.02/2022
[Helsingin Satama Oy:n
Länsisataman
laajentamista koskeva
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma]

satama-alueille, ensisijaisesti Eteläsatamaan mutta vähentyvän liikenteen myötä myös Katajanokalle.

Tunnelin paikallisten maankäyttövaikutusten arvioidaan olevan verrattain negatiivisia kaikissa hankevaihtoehdoissa. Helsingin kaupunki on yleiskaavoittamassa Salmisaarta ja Länsiväylän ympäristöä. Salmisaareen on suunniteltu 4000–5500 asukkaan kaupunginosaa ja tunnelin pohjoisten suuaukkojen sijoittumisella on merkittävä vaikutus alueen maankäytön kehittämismahdollisuuksiin.

Jotta satamalogistiikan keskittämisen hyöty saadaan ulosmitattua täysimääräisesti, olisikin tutkittava, mitä keskittämisstrategia mahdollistaa ydinkeskustassa satamien välitöntä vaikutusalueetta laajemmin. Tätä on syytä pohtia sekä hankkeen tarkemman suunnittelun vaiheissa että ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen jatkotoissa. **Arvioitava on, että kompensoiko hyöty toisaalla tunnelin aiheuttamat maankäytön kehittämisen rajoitukset esimerkiksi Salmisaarella.**

Arvioidut vaikutukset ilmastoon

Hankkeen toteuttamisen kokonaispäästöt rakentamisesta, korjaamisesta ja tieliikenteen lisäyksestä verrattuna VE0:aan (32 000 tCO₂e) ovat hankevaihtoehdoittain; VEA +123 000 tCO₂e, VEC +156 500 tCO₂e ja VED +143 500 tCO₂e. Hankkeen rakentamisen aikaiset ilmastovaikutukset arvioidaan suuresti negatiivisiksi kaikissa hankkeen toteuttamisvaihtoehdoissa.

MAL 2023 -suunnitelmassa päätavoitteena on, että liikenteen CO₂-päästöjen tulisi olla lähellä nollaa vuonna 2040. Helsingin kaupungin omissa tavoitteissa kaupunki on hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä, nollaa päästönsä vuoteen 2040 mennessä ja on sen jälkeen hiilinegatiivinen. YVA-selostuksen mukaan hankkeen vaikutukset liikenteen CO₂-päästöihin ovat vertailuvaihtoehtoon (6 100 tCO₂e/v) verrattuna hankevaihtoehdoissa VEA +249 tCO₂e/v, VEB +584 tCO₂e/v ja VEC +454 tCO₂e/v. Hankkeen myötä liikenteen CO₂-päästöjen arvioidaan siis lisääntyvän.

Hankkeen toteutettavuuden arviointi

Hankkeen YVA:n mukaan kaikkia hankkeen toteuttamisvaihtoehtoja voidaan pitää toteuttamiskelpoisina reunaehdot ja ympäristövaikutusten lieventämiskeinot huomioiden. Hankevaihtoehdoilla ei arvioida olevan sellaisia haitallisia ympäristövaikutuksia, joita ei voitaisi estää tai lieventää hyväksyttävälle tasolle. **Jatkosuunnittelussa ja mahdollisessa**

16.11.2023

271/00.04.02/2022
[Helsingin Satama Oy:n
Länsisataman
laajentamista koskeva
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma]

**toteutuksessa on varmistettava näiden estävien ja lieventävien keinojen
hyödyntäminen.**

Lisätietoja lausunnosta antaa liikennejärjestelmäasiantuntija Sakari
Metsälampi (etunimi.sukunimi@hsl.fi).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Wallin Johanna
Tulosalueen johtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 12.1.2023.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.



LÄNSI-UUDENMAAN PELASTUSLAITOS
VÄSTRA NYLANDS RÄDDNINGSVÄRK
WESTERN UUSIMAA RESCUE DEPARTMENT

2024-01-10

UUDELY/13199/2022

Uudenmaan ELY-keskus / Liisa Nyrölä
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Viite: Lausuntopyyntönnne, Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselosteesta

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos on tutustunut kannanottopyynnön mukana toimitettuun aineistoon. Sen perusteella pelastuslaitoksella ei ole asiaan lausuttavaa.

10.1.2024

Jukka Saari
johtava palotarkastaja
jukka.saari@pelastustoimi.fi



Lausunto

14.1.2024

MV/26097/2023

1 (8)

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Viite UDELY/13199/2022

Asia **HELSINKI, Helsingin Satama Oy, Länsisataman laajentaminen, YVA-selostus**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt Museovirastolta lausuntoa Helsingin Länsisataman laajentamishankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Museovirasto ottaa kantaa selostukseen tehtävänsä mukaisesti erityisesti siltä kannalta, kohdistuvatko vaikutukset rakennussuojelulain ja kirkkolain tarkoittamiin kohteisiin, Suomenlinnan maailmanperintökohteeseen tai vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Muiden kulttuuriympäristöön liittyvien näkökohtien osalta Museovirasto viittaa Helsingin kaupungin museon asiantuntemukseen.

Museovirasto on siten tutustunut arviointiselostukseen Lapinlahden sairaala-alueen ja Hietaniemen hautausmaiden valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009), Suomenlinnan sekä vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioimisen osalta. Asemakaavasuojelun rinnalla Lapinlahden sairaala-alueen päärakennus ja viisi kokonaisuuteen kuuluvaa rakennusta on suojeltu rakennussuojelulain (60/1985) nojalla vuonna 1994. Hietaniemen hautausmaita koskee tietyiltä osin puolestaan kirkkolain mukainen suojelu (652/2023).

Hankkeen sisältö ja YVA-selostuksessa esitellyt vaihtoehdot

Hankkeessa suunnitellaan olemassa olevan Länsisataman laajentamista ja uuden satamatunnelin rakentamista. Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne tullaan keskittämään Länsisatamaan, minkä seurauksena liikenne Länsisatamassa lisääntyy ja sataman kapasiteettia on tarve kasvattaa. Länsisataman laitureissa tullaan tekemään muutoksia ja eteläistä satamakenttää aluetta Jätkäsaaren kärjessä tullaan laajentamaan. Satamaliikenteen sujuvuus mahdollistetaan uuden kallioon louhittavan satamatunnelin avulla, joka ulottuu Länsisatamasta luoteeseen Salmisaaren alueelle liittyen Länsiväylään. Kalliotunneliosuuden molemmissa päissä on betonitunneliosuudet ja suuaukoissa on avokaukolorakenteet.

YVA-selostuksessa esitellään 0-vaihtoehdon lisäksi kolme hankevaihtoehtoa VEA, VEC ja VED. Kaikissa hankevaihtoehdoissa sataman laajennuksen toimenpiteet ovat samat satamalaiturimuutoksineen ja eteläisen satamakentän laajennuksineen. Kaikissa vaihtoehdoissa satamatunnelin eteläinen suuaukko sijoittuu Jätkäsaareen Länsiterminaali T1 kohdalle. Satamatunnelivaihtoehtojen maanalainen linjaus sijoittuu Jätkäsaareen, Kamppiin ja Ruoholahteen poiketen toisistaan kaikissa

hankevaihtoehtoissa. Vaihtoehdossa VEA tunnelilinjaus kulkee Hietalahden kautta aina Mechelininkadun itäpuolelle ja ortodoksisen hautausmaan alitse kohti Länsiväylää. Myös vaihtoehdossa VEC linjaus kulkee Mechelininkadun itäpuolelle ja ortodoksisen hautausmaan alitse, mutta linjaus sijoittuu VEA:ta lähemmäs Mechelininkatua. Vaihtoehdossa VED linjaus sijoittuu Ruoholahteen Mechelininkadun länsipuolelle. Vaihtoehdossa VEA tunnelin Salmisaaren suuaukko sijoittuu Lapinlahden puiston eteläreunaan Ilmarisen talon pohjoispuolelle. Vaihtoehtoissa VEC ja VED tunnelin Salmisaaren suuaukko sijoittuu Länsiväylälle Morsian-niemen ja Sulhanen-saaren väliselle alueelle.

Vaihtoehtojen VEC ja VED toteuttamisen kokonaiskesto on arvioitu pitemmäksi (11–15 vuotta) kuin VEA:n kesto (4 vuotta), koska niissä maanalaiset tunnelilinjaukset ylittävät varmuusvarastona toimivat Helenin öljyluolat. Öljyluolat tulee poistaa käytöstä ennen satamatunnelin rakentamista, ja kestoon vaikuttavat luolien ylityksen ennakoivat työt ja uuden korvaavan polttoainesäiliön rakentaminen.

Museoviraston aiempia kannanottoja hankkeeseen

Samaan aikaan YVA-prosessin kanssa on käynnissä tulevan satamatunnelin alueen asemakaavoitus. Museoviraston asemakaavaa koskeissa lausunnoissa Helsingin kaupungille 18.1.2023 ja 27.3.2023 (MV/114/05.02.00/2022) pidettiin A-vaihtoehtoa ongelmallisimpana vaihtoehtona kulttuuriympäristön kannalta. Huolimatta siitä, että tunneli ei A-vaihtoehdossakaan ulottuisi laajasti Lapinlahden puiston puolelle, kaventaissi se kuitenkin valtakunnallisesti merkittävää Lapinlahden puistoaluetta. Puistoa on hävitetty vuosien varrella lähes puoleen entisestä, joten pieniäkin menetyksiä puiston alueesta tulisi jatkossa kaikin keinoin välttää.

Jatkosuunnittelussa pidettiin tärkeänä ottaa huomioon myös alueen käyttöön kohdistuvat välilliset vaikutukset, kuten melutason kasvaminen. Puiston kulttuuri-, luonto- ja virkistysarvot eivät saa heikentyä, jotta puisto voisi säilyä jatkossakin hiljaisena rauhoittumisen paikkana. Huolta kannettiin myös siitä, että tulevatko Lapinlahden puiston ja ympäröivien hautausmaiden historialliset rakenteet ja viherympäristö kärsimään louhinnan vaikutuksista ja mahdollisista perustamisolosuhteiden muutoksista. YVA-menettelyn on odotettu tuottavan tietoa kulttuuriympäristön säilymisen edellytyksistä.

Museovirasto lausui YVA-ohjelmasta vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta 15.11.2022 (MV/106/05.02.01/2022) todeten, että koska hankevaihtoehdot A, C ja D sisältävät ruoppausta, louhintaa ja täyttöä vesialueella, vedenalainen kulttuuriperintö on huomioitava hankkeessa ja siihen liittyy selvitystarpeita ennen hankkeen toteuttamista lukuun ottamatta satama-allasta ja alueita, joita on todistettavasti ruopattu jo aiemmin. Todettiin myös, että vedenalainen kulttuuriperintö on otettu huomioon riittäväällä tavalla YVA-ohjelmassa. Selvitystarve selviää vasta sitten, kun toteutettava vaihtoehto on valittu.

MUSEOVIRASTON KANTA

Ympäristön nykytilan osalta selostuksessa käsitellään muun ohella myös maisema ja kulttuuriympäristö alkaen maisemamaakunnasta ja maisemarakenteesta edeten maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön valtakunnallisiin ja maakunnallisiin sekä Helsingin arvokohteisiin. Suomenlinnan maailmanperintökohde on tuotu asianmukaisesti esille suojavyöhykkeineen. Lisäksi on tuotu esille kohteiden ja alueiden suojelutilannetta.

Selostuksessa esitetyt kuvaukset arvokohteista ovat paikoin varsin lyhyet. Etenkin Lapinlahden sairaala-alueesta, johon hanke tulee vaikuttamaan, olisi hyvä mainita myös seuraavat RKY-kuvauksessa esitetyt seikat liittyen erityisesti puiston ominaisluonteeseen:

”Lapinlahden sairaalan alue liittyy maisemakokonaisuuteen, jonka muodostavat siihen liittyvä rauhallinen merenlahtinäköymä, läheiset historialliset hautausmaat sekä Hietaniemen rannat. Puistossa, joka on nykyisin noin puolet entisestä, yhdistyy alueen alkuperäinen luonto ja vanha puistokulttuuri, minkä ansiosta puistossa on poikkeuksellisen runsas kasvilajisto.” Ja edelleen: ”Puistosta tuli 1800-luvulle ominainen maisemapuisto, maatäytöillä aikaansaatu vaihteleva avointen niittyjen, puuryhmien, metsiköiden ja avokallioiden muodostama kokonaisuus, jossa luonnonkasvillisuutta täydennettiin jalopuistutuksilla. Kaareilevat puistotiet ohjasivat kulkijaa merinäköala- ja oleskelupaikoilta toisille.”

Hietaniemen hautausmaita koskien olisi hyvä tuoda esille erityisesti hankkeen vaikutuspiirissä olevaa osa-aluetta tarkemmin, RKY-kuvauksen mukaan seuraavasti:

”Hautausmaiden vanhin osa on etelässä sijaitseva Lapinlahden hautausmaa. Siellä ovat rinnakkain 1800-luvun alkupuolella perustetut ortodoksien, islaminuskoisten ja juutalaisten hautausmaat, jotka ovat syntyneet Viaporin linnoituksen suuren monikansallisen sotilaskeskittymän takia. Lapinlahden hautausmaista vanhin on ortodoksinen hautausmaa, jonne on haudattu mm. Viaporin päällystää sekä ortodoksisen seurakunnan jäseniä. Lapinlahden ortodoksisen hautausmaan länsipuolella on Suomen sotaväen ja Islam-seurakunnan hautausmaat sekä vanha juutalainen hautausmaa.”

Kulttuuriympäristökohteiden suojelutiedoista selostuksessa mainitaan asemakaavalla suojeltuja rakennuksia ja korttelialueita sekä Lapinlahden sairaala-alueen rakennussuojelulain nojalla suojellut rakennukset. Suojelutiedoissa on kuitenkin puutteita.

Lapinlahden sairaala-alueen 2012 voimaan tulleesta asemakaavasta on mainittu vain korttelialuetta ja puistoa koskevat suojelumerkinnot (YS/s ja VP/s). Rakennussuojelulain nojalla suojeltujen rakennusten (srs) lisäksi sairaala-alueella on mm. sr-2-merkinnällä osoitettuja rakennuksia sekä sr-r, sr-r1 ja sr-m- merkinnöillä osoitettuja rakennelmia. Puistoon on osoitettu alueen osia, jotka tulee historiallisista syistä säilyttää avoimena tai kehittää avoimeksi (av). Puistoon on myös osoitettu lukuisia arvokkaita puu- tai pensasryhmiä, joiden uusiminen tulee tehdä puiston historiallinen maisematilallinen ilme ja alkuperäinen lajivalikoima säilyttäen (hpp ja hpp-1). Osa merkinnöistä sijaitsee sairaala-alueen etelälaidalla hankkeen suunnittelualueen vaikutuspiirissä. Kaikki alueen suojelutavoitteisiin liittyvät seikat on tuotava selostuksessa esille, jotta voidaan arvioida, millä tavoin satamatunnelin vaihtoehdot vaikuttavat asemakaavan tavoitteiden toteuttamiseen.

Asemakaavoista olisi hyvä mainita myös tarkentavat tiedot, kuten lainvoimaiseksi tulo, ja Lapinlahden sairaalan rakennussuojelupäätöksestä yksilöivät tiedot eli ympäristöministeriö 26.4.1994 (30/561/93).

Hietaniemen hautausmaiden osalta on tuotava esille kirkkolain (652/2023) nojalla tapahtuva suojelu sekä menettelyt. Kirkkolaki koskee niitä tietyiltä osin siten, että vuotta 1917 vanhemmat kirkolliset rakennukset ovat lain nojalla suojeltuja. Hautausmaiden muureihin ja portteihin sovelletaan, mitä kirkollisesta rakennuksesta säädetään. Vähintään 50 vuotta sitten käyttöön otetun kirkollisen rakennuksen

olennainen muuttaminen, purkaminen tai käyttötarkoituksen muutos edellyttää sekin Museoviraston kuulemista.

Kulttuuriympäristöön kohdistuva vaikutusten arviointi

Arviointiselostuksen mukaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet, joihin kohdistuu suurimmat vaikutukset ovat Länsisataman terminaalialueelta poistettava vanha terminaalirakennus sekä Lapinlahdenpuisto. Länsiväylän tienoolla vaikutukset vaihtoehto VEA:n osalta kohdistuvat Lapinlahdenpuistoon ja vaihtoehtojen VEC ja VED osalta vaikutuksia on puolestaan lännempänä Länsiväylän pohjoisreunalla, Morsian niemen ja Sulhanen saaren kohdalla.

Museoviraston näkemyksen mukaan VEA on alun alkaen ollut linjaukseltaan ja toteutusratkaisultaan kriittisin Lapinlahden puiston sekä Hietaniemen hautausmaiden osalta, joskin Lapinlahdenpuiston eteläiseen reunaan kohdistuu vaikutuksia kaikissa hankevaihtoehdoissa. Negatiivisia vaikutuksia tuodaan arviointiselostuksessa jo hyvin esille, mutta vaikutustenarviointia on tarpeen joiltain osin terävöittää ja selkeyttää.

Kulttuuriympäristöihin kohdistuvat negatiiviset vaikutukset todetaan pääosin hyvin paikallisiksi. Tällä tarkoitetaan sitä, että vaikutukset eivät ilmene laajoissa näkymissä tai kaukomaisemassa. Kohteet kuitenkin koetaan vaikuttavimmillaan usein juuri paikallisesti ja vaikutuksilla on siten suuri merkitys. Jos kohde on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, on muutosten tarkastelulla aina valtakunnallinen konteksti kohteen arvojen säilymisen näkökulmasta.

Museovirasto nostaa arviointiselostuksesta esille seuraavia seikkoja:

Teknisten tutkimusten ja mittausten tuloksia ei ole avattu riittävästi kulttuuriympäristön arvokohteiden, kuten VEA:han nähden erityisen kriittisesti sijaitsevien Lapinlahden sairaala-alueen ja Hietaniemen hautausmaiden osalta.

Tunnelin louhintaa tehdään poraus- ja räjäytysmenetelmillä. Tärinävaikutuksen todetaan olevan havaittavaa vielä 100 metrin päässä. Lapinlahden toiminnot todetaan erityisen alttiiksi, mutta selostuksessa ei tarkenneta, mitä tällä tarkoitetaan. Lapinlahden rakennuksista todetaan yleisesti, että niihin ei kohdistu välitöntä vaikutusta. Arvioinnissa olisi tuotava esille, voiko rakennuksia tai puistossa sijaitsevia historiallisia rakenteita uhata rakentamisaikainen vaurioituminen.

Hietaniemen hautausmaihin ei selostuksessa todeta kohdistuvan maisemallisia vaikutuksia. Betonitunnelin auki kaivettavan osan luiskat ulottuvat VEA:ssa kuitenkin huoltoalueelle, joten alueen pohjoisreunan puustoa jouduttaneen poistamaan. Muita mahdollisia vaikutuksia ei mainita. Tunnelia louhitaan ja rakennetaan kuitenkin aivan hautausmaiden läheisyydessä, joten arvioinnissa olisi käsiteltävä mahdollista rakenteiden vaurioitumisriskiä. Alueen vanhimman hautausmaan kiviaita voi alkuperäisiltä osiltaan olla peräisin jo 1830-luvulta. Muuri on ladottu vapaamuotoisista, lohkopintaisista kivistä ilman laastia.

Melu on yksi seikka, joka voi aiheuttaa kulttuuriympäristökohteille välillisiä vaikutuksia esimerkiksi kohteiden käytön kannalta. Selostuksessa ei ole avattu selkeästi, miten melu tulee vaikuttamaan Lapinlahden sairaala-alueeseen. Länsiväylän puolesta todetaan yleisesti, ettei melu lisäännä kovin merkittävästi. Toisaalta todetaan, että puistoa vasten tullaan mahdollisesti toteuttamaan melumuurit. Melu voinee siis muodostua häiritseväksi.

Arviointiselostuksen liitteenä olevan meluselvityksen karttojen mukaan VEA:ssa esim. päivällä katumelun kovimman melun alue eli ≥ 65 dB ulottuisi nykyistä ja muita vaihtoehtoja laajemmalle puistoon sen eteläreunaa myöten, kuten myös 60-65dB:n alue. Tunnelin suuaukon sijainti lieenee tähän keskeisenä syynä. Meluselvityksessä todetaan: "Tunnelin suuaukkojen etupuolella niiden lähiympäristössä katumelu lisääntyy tunnelin sisällä syntyvän melun purkautuessa suuaukoista ulos. Suurin vaikutus kohdistuu asuintaloon Länsisatamankatu 41, johon kohdistuu satama-alueella sijaitsevan suuaukon melua 300 m etäisyydeltä. Vaihtoehdon A Länsiväylän pää suuaukon pohjoispuolella sijaitsee palveluasumiseen käytettävä rakennus osoitteessa Lapinlahdenpolku 6."

Tämä jälkimmäinen rakennus sijaitsee keskeisesti Lapinlahden puistoalueella, joten siitä voi päätellä, että melu vaikuttaa myös puiston ulkoalueilla. Tunnelin suun mallinnus todetaan vielä yhdeksi epävarmuustekijäksi melutasojen arvioinnissa. Lisäksi ilmanvaihdon poistopiiput aiheuttavat maisemallisen vaikutuksen ohella melupäästöjä.

Meluselvityksen tulokset olisi tulkittava ja tuotava arviointiselostuksessa selkeästi esille Lapinlahden puiston osalta. Puiston kulttuuri-, luonto- ja virkistysarvot eivät saa heikentyä. Puiston historiallisen luonteen ja sen nykyisen käytön kannalta on olennaista, että se säilyy jatkossakin hiljaisena rauhoittumisen paikkana. Historiansa jatkumona sairaala-alue on profiloitunut kaupunkilaisille avoimena taiteen, kulttuurin ja mielen hyvinvoinnin keskuksena. Jos toiminnan edellytykset vaarantuvat erilaisten häiriötekijöiden vuoksi, voi sillä olla välillisiä vaikutuksia myös rakennusten ja puiston hoitoon ja käyttöön.

Tunnelin ilmanpoistorakenteet eli jonkinlaiset piiput tuovat maisemaan suuren näkyvän elementin. VEA:ssa yksi poistoilmapiipun sijoittuisi Lapinlahden puiston ja Suomen kaartin hautausmaan välille, VEC:ssä ja VED:ssä Lapinlahden puiston eteläpuolelle Länsiväylän tuntumaan Lapinlahden pohjukkaan. Aineistossa olisi tuotava esille rakenteiden kokoluokka ja mitoitus. Ilman tietoa rakenteiden volyymeistä ei voida arvioida, onko kaupunkikuvallinen sovittaminen mahdollista.

Tunnelin maanpäällisten rakenteiden (esim. piiput, tunnelien suuaukot ja suojamuurit) maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arvioimiseksi arviointiselostuksessa olisi tarpeen esittää enemmän selkeitä havainnekuvia sekä kuvasovitteita eri näkymistä.

Selostuksessa tuodaan monin paikoin esille, että uusien rakenteiden arkkitehtonisella suunnittelulla ja huolellisella sijoittelulla ne voidaan suunnitella kaupunkikuvaan ja -rakenteeseen sopeutuviksi. Tämä edellyttää esimerkiksi sitä, että erilaisiin sijoitteluratkaisuihin on toteutus suunnittelussa riittävästi joustovaraa. Arkkitehtuurikaan ei pelasta, jos lähtökohdat esimerkiksi rakenteiden koon ja näkyvyyden suhteen ovat liiaksi ristiriidassa ympäristön luonteen kanssa. Nämä seikat tulisi varmistaa, ettei kaupunkikuvallinen sovittaminen jää tavoitteeksi vaille todellisia mahdollisuuksia.

Selostuksen mukaan Lapinlahden puisto muuttuu VEA:ssa välttämättömän puuston kaadon myötä, mutta tilalle rakennetaan uutta maisemaa. Betonitunneliosuuden päälle tehtävä maisemointi ja istutukset tulevat teknisistä syistä olemaan ilmeeltään erilaisia, kuin Lapinlahden puiston nykyinen kasvillisuus suurine puineen. Vaikutus todetaan herkin ympäristön vuoksi suureksi. Puiden kaadon tueksi tuodaan esille iäkkään puuston silmämääräisesti huonoa kuntoa. Kookas ja iäkäs puusto on kuitenkin alueelle leimallista ja osin varmasti ylläpitää tietynlaista lajistoa niin kasvi-

kuin eläinkunnassakin. Historiallisissa puistoissa suojellunkin puuston uusiminen on aika ajoin väistämätöntä. Luonnollinen uusimistarve on huomioutu myös Lapinlahden sairaala-alueen asemakaavassa merkittävien säilytettävien puuryhmien osalta. Tunnelihankkeen myötä kaadettava puusto sijoittuisi pääosin kaavoittamattomalle maalle, mutta kuitenkin RKY-alueelle, joka ulottuu pidemmälle etelään. Kun puusto tuolta alueelta poistuu ja maisema muuttuu matalan kasvillisuuden myötä avoimeksi, kaventuu sairaala-alueelta samalla puistoinen suojavyöhyke historiallisen ja uuden kaupunkirakenteen väliltä.

Maisemallisten vaikutusten lisäksi Lapinlahden puiston eliöstöön, kasvilajistoon ja elinoloihin kohdistuvat muutokset vaikuttavat osaltaan myös kulttuuriympäristön kokemiseen. Tämän tyyppisessä kohteessa luonto ja kulttuuriympäristö kietoutuvat toisiinsa. VEA:ssa tunneli hävittäisi tiettyjä kasvilajeja ja niiden varassa olevaa elämistää. Selostuksessa tuodaan esille, että niitä pyritään siirtämään muualle alueella. Onnistuminen on syytä varmistaa alueen monimuotoisen kaupunkiluonnon turvaamiseksi. Puuston poistamista seuraavaa maisemallista muutosta hyvittävästä ratkaisuna tuodaan esille, että uuden maiseman luomisessa voitaisiin hyödyntää olevaa lajistoa ja siemenpankkia. Tämä on tietysti kannatettavaa sen sijaan, että alueelle tuotaisiin vieraita lajeja.

Puistoon kohdistuvia vaikutuksia lieventävänä tai pikemminkin kompensoivana tekijänä tuodaan moneen otteeseen esille, että alueella nykyisin maanpäällä kulkevan kaukolämpöputken sijoittuminen maan alle siistii ympäristöä ja vapauttaa alueita kulkemiseen. Kun tämä todetaan voitavan tehdä tunnelihankkeesta huolimatta, niin seikkaa ei ole syytä liiaksi korostaa hankkeen positiivisena vaikutuksena.

Lapinlahden puistoon kohdistuvia haitallisia vaikutuksia lieventävissä toimitissa ehdotetaan niinkin yksityiskohtaista ajatusta kuin, että uusiin muurirakenteisiin voisi hakea ideoita hautausmaan muureista. Lähtökohtaisesti ei ole suositeltavaa, että hautausmaan historiallisten rakenteiden ilmettä toistetaan uusissa ja funktioltaan täysin erilaisissa rakenteissa.

Tunnelin mitoituksen tarkistaminen mainitaan myös yhtenä keinona lieventää VEA:n puistoon kohdistuvia vaikutuksia. Jos tunnelin mitoitukset voivat vielä kovastikin elää, herää kysymys, että saatetaanko niitä joutua päinvastoin kasvattamaan suunnitelmien tarkentuessa. Näin ollen puistoon kohdistuvat kielteiset vaikutukset luonnollisesti kasvaisivat. Tunnelin mitoitusta ja toteutusta koskien todetaan lieventävänä seikkana myös, että melua torjuvien ja liikenneväylää tukevien muurien tarve vähenee, jos tunneli saadaan painettua syvemmälle. Toki näin varmasti olisi, mutta onko mahdollisuus siinä määrin realistinen, että sen voi nostaa selostukseen.

Suomenlinnan osalta arviointi on riittävä ja asianmukainen. Länsiterminaalin välittömässä läheisyydessä sen itäpuolella oleva Hernesaari on osa Suomenlinnan maailmanperintökohteen suoja-alueita, joka koostuu laajasta maa- ja merialueesta. Arviointiselostuksessa todetaan: "Hernesaaren nykyiset rakenteet peittävät näkymät satama-alueelle Suomenlinnan saarilta ja maailmanperintökohteen merialueelta. Tulevaisuudessa Hernesaari tullaan muuttamaan urbaaniksi asuin- ja työpaikka-alueeksi, jolloin Suomenlinnaan kohdistuva rakennusten peittävä vaikutus tulee säilymään. Satamatunnelin suuaukko ei erotu ympäristöstä, vaan sijoittuu osaksi muuta rakennetta. Vaikutukset maailmanperintökohteen suoja-alueelle ovat yhtenevät kaikissa arvioitavissa hankevaihtoehdoissa VEA, VEC ja VED."

Vedenalainen kulttuuriperintö

Vedenalainen kulttuuriperintö on huomioitu YVA-selostuksessa maiseman ja kulttuuriympäristön nykytilan kuvailussa mainitsemalla hankkeen ympäristössä nykyisin tunnetut vedenalaiset muinaisjäännökset ja esittelemällä niiden sijainnit kuvassa 8-57. Vaikutuksia käsittelevässä luvussa on todettu aivan oikein, että Helsingin vedenalaisesta kulttuuriperinnön kohteista ei ole kattavaa tietoa ja vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitystarpeita liittyy ruoppaus, louhinta- ja täyttöalueisiin ja että selvityksen antaman tiedon on oltava käytettävissä hyvissä ajoin ennen hankkeen toteuttamista.

Vedenalainen kulttuuriperintö on Länsisataman laajentamishankkeessa vähäisempi kysymys, joka ei Museoviraston näkemyksen mukaan vaikuta toteutettavan hankevaihtoehdon valintaan. Aihe on YVA-selostuksessa huomioitu riittävällä tavalla.

Museoviraston yhteyshenkilöt ovat valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön osalta Elisa El Harouny (elisa.elharouny@museovirasto.fi) ja vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta Maija Matikka (maija.matikka@museovirasto.fi).

Yli-intendentti

Sirkkaliisa Jetsonen

Erikoisasiantuntija

Maija Matikka

Jakelu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Tiedoksi Helsingin kaupunginmuseo / Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo

Asiakirjan sähköinen allekirjoitus
Elektronisk underskrift av document
Electronic signature of a document

Asia / Sak / Case

MV/26097/2023

**HELSINKI, Helsingin Satama Oy, Länsisataman
laajentaminen**

Asiakirja / Dokument / Document

MV/26097/2023-2

**HELSINKI, Helsingin Satama Oy, Länsisataman
laajentaminen, YVA-selostus**



08.01.2024

BU386
7407/10.02/2022

Uudenmaan ELY-keskus
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Leila Laine
PL 36
00521 HELSINKI

Lausuntopyyntö Uudenmaan ELY-keskus, 13.11.2023

LAUSUNTO HELSINGIN SATAMA OY:N LÄNSISATAMAN LAAJENTAMISTA KOSKEVASTA YVA-SELOSTUKSESTA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt Puolustusvoimilta lausuntoa Helsingin Satama Oy:n Länsisataman kapasiteetin kasvattamista ja satamatunnelia koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Puolustusvoimilla ei ole lausuttavaa YVA-selostuksesta.

Yhteystiedot

Puolustusvoimilla 1. Logistiikkarykmentti vastaa kaavoitusta ja alueidenkäyttöä koskevista neuvotteluista ja lausunnoista Uudenmaan alueella. Lausuntopyynnot ja kutsut neuvotteluihin pyydetään toimittamaan 1. Logistiikkarykmentin kirjaamoon osoitteeseen: kirjaamo.1logr@mil.fi.

Yhteyshenkilönä 1. Logistiikkarykmentissä toimii kiinteistöpäällikkö Sanna Mäntynen puh. 0299 571 262, sanna.mantynen@mil.fi.

Komentajan sijainen
Everstiluutnantti

Vesa Vainio

Kiinteistöpäällikkö
FT

Sanna Mäntynen

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

LIITTEET

1. Logistiikkarykmentti

Esikunta
KOUVOLA

Lausunto

2 (2)

BU386

7407/10.02/2022

JAKELU

TIEDOKSI

Uudenmaan ELY-keskus

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Päiväys/Datum

11.01.2024

Dnro/Dnr

TRAFICOM/233009/04.04.05.01/2022

Viite/Referens

UUDELY/13199/2022

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Länsisataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt lausuntoa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta koskien Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiselostusta. Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua.

Traficom lausuu seuraavaa

Traficom osallistui Ympäristövaikutusten arvioinnin ennakkoneuvottelun ja seurantaryhmään ja on päässyt seuraamaan jo näissä tilaisuuksissa ympäristövaikutusten arvioinnin etenemistä ja nostamaan näkemyksiään esille. Kiitämme tästä mahdollisuudesta ja koemme tämän kaltaisen menettelyn laajoissa infrahankkeissa hyvänä toimintamallina.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on kuvattu laajasti nykytilannetta, tehtyjä selvityksiä ja arviointeja sekä niiden perusteita ja kaavatilanne. Arviointia on tehty 3 eri hankevaihtoehdolle (VEA, VEC ja VED) sekä ns. 0-vaihtoehdolle, joka vastaa nykytilannetta.

Helsingin kaupunginvaltuusto teki vuonna 2021 periaatepäätöksen satamatoiminnan uudelleenjärjestelyistä, joiden myötä Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne on tulevaisuudessa tarkoitus keskittää Länsisatamaan. Tämä lisää Länsisataman osalta sekä alusliikennettä että satamaan suuntautuvaa ajoneuvoliikennettä. YVA-selostuksessa todetaan katuverkon ruuhkautuvan jo nykyisillä liikennemäärillä, mikä asettaa rajoituksia nykyjärjestelyillä liikenteen kasvulle Länsisatamassa.

Kaikkien YVA-selostuksessa tarkasteltujen vaihtoehtojen, 0-vaihtoehtoa lukuun ottamatta, arvioidaan edistävän periaatepäätöksen mukaisia tavoitteita ja mahdollistavan Länsisataman laajentamisen. Kaikkiin toteutusvaihtoehtoihin liittyy merkittäviä aikatauluskeikkeitä. Vaihtoehtoon VEA luonnonsuojelullisia ja niihin liittyviä poikkeuslupia ja mahdollisia valituksia, jotka voivat viivästyttää hanketta ja vaihtoehtoihin VEC ja VED erityisesti louhintakiellon purkamiseen ja öljysäiliöiden siirtämiseen liittyviä. Minkään toteutusvaihtoehdon esitettyä aikataulua ei voida siis pitää varmana, vaan toteutus voi siirtyä vuosilla kaikissa vaihtoehdoissa.

Tunnelin liikennemäärät on arvioitu investoinnin kokoon nähden melko pieniksi ja tunneli on varattu YVA-selostuksen mukaan ainoastaan satamaliikenteelle. Se, miten tunnelin käyttö muulle kuin satamaan suuntautuvalla liikenteelle estetään ei

käy ilmi YVA-selostuksesta. Tämän osalta järjestelyt tulee toteuttaa siten, ettei tunnelin liikenteelle aiheudu ruuhkautumista tai häiriöitä.

Mahdollinen Länsisatamaan johtava tunneli tulee välittämään liikennettä TEN-T-verkon satamaan, mutta ilmeisesti vielä ei ole määritelty tuleeko mahdollinen tunneli olemaan osa TEN-T-verkkoa. TEN-T-status tunnelille edellyttää EU:n tunnelidirektiivin (*EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista*) noudattamista. Vaikka tunnelin osalta päädyttäisiin siihen, ettei se ole osa TEN-T-verkkoa, tulisi silti tunnelidirektiivin vaatimukset toteuttaa ja Väyläviraston sekä Traficomin tietunneleita koskevia turvallisuuteen liittyviä määräyksiä ja ohjeita noudattaa tunnelin toteutuksessa ja käytössä, jotta se on turvallinen käyttäjilleen.

Jatkosuunnittelussa huomioitavaa

Mikäli hanke etenee, tulisi jatkosuunnittelussa sataman laajentamisen ja tunneliratkaisujen osalta kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin asioihin.

1. ISPS-lainsäädännön määrittämien merenkulun turvatoimien asianmukaisen hoitamisen mahdollistamiseksi on jätettävä riittävästi tilaa kulkulupien tarkastusta ja turvatarkastusten suorittamista varten ennen sataman turvatoimialueelle pääsyä. Erityisesti turvatarkastusten asiallista suorittamista varten tilat on oltava säältä ja katseilta suojattuja. Ajoneuvoliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi on jätettävä riittävästi tilaa ajoneuvojen ryhmittymiselle ja mahdollisella odotusalueella kulkulupien selvittelyn ajaksi. Lisäksi on huomioitava Helsingin sataman kuuluminen Euroopan laajuiseen TEN-T ydinverkon satamiin ja tämän statuksen tuomiin velvoitteisiin sekä liikenteen sujuvuuteen kaikissa olosuhteissa. Satamatoimintojen sujuvuus on olennaista myös tunnelin käytön osalta. Satamatoimintojen on sujuttava joka hetki siten, että liikenne pääsee poistumaan tunnelista sujuvasti. Mahdolliset satamatoimintojen häiriöt eivät saa ruuhkauttaa tunnelia.
2. Kaikkiin esitettyihin tunnelivaihtoehtoihin liittyy tiettyjä häiriöitä ja onnettomuus- ja tulipaloriskiä lisääviä ominaispiirteitä, kuten isot pituuskaltevuudet ja suuri raskaan liikenteen osuus. Tyypillisesti riskejä tulee näissä tapauksessa pyrkiä poistamaan toteuttamalla ja ottamalla käyttöön riskejä vähentäviä kompensoivia toimenpiteitä ja ratkaisuja. Kompensoivien toimenpiteiden tulisi ensisijaisesti parantaa turvallisuutta juuri riskiä lisäävän asian suhteen. Kompensaatiotarpeet tulisi huomioida jatkosuunnittelussa.
3. Matkojen sujuvuus satamasta TEN-T-ydinkäytävälle tulee varmistaa jatkossakin ja matkojen sujuvuuteen panostaa. Matkaketjujen toimivuus satamasta on tärkeä turvata niin pitkän matkan joukkoliikenneyhteyksien kuin paikallisliikenteen yhteyksien ohella. Tavaraliikenteen kannalta pääsy ydinverkolle tulee jatkossakin tapahtumaan alempiasteista verkkoa pitkin (reitti Kehä III ja siitä pääkaupunkiseudulta ulospäin Turunväylää (Vt 1), Lahden- ja Porvoonväylää (Vt 4 ja Vt 7)) ja näiden reittien sujuvuus on huomioitava. Nykyisen nk. TEN-T-asetuksen (2013) uudistaminen on ollut käynnissä vuosina 2021-2023. Uuden TEN-T-asetuksen odotetaan tulevan

voimaan myöhemmin vuoden 2024 aikana, jolloin uuden TEN-T-asetuksen vaatimukset on tärkeää tarkistaa satamayhteyksien osalta.

4. Tunnelin osalta suunnittelu- ja toteutusvaiheessa tulee huomioida myös käytönaikaiset päästöt ja energiankulutus. Käyttövaiheen aiheuttamaa kuormitusta voidaan vähentää esimerkiksi valitsemalla tunneliin mahdollisimman energiatehokkaat laitteet ja suunnittelemalla niiden käyttö tarkoituksenmukaiseksi. Erityisesti huomiota tulisi kiinnittää valaisimiin ja tunnelin ilmanvaihdossa- ja savunpoistossa käytettäviin laitteisiin ja niiden käytön suunnitteluun. Tunnelin ilmanvaihdon osalta tulee huomioida, ettei tunneli aiheuta liian suurta ilmanlaadun heikkenemistä tunnelin suuaukkojen ja mahdollisten poistoilmapiippujen läheisyyteen. Jätevesien osalta tulee varmistaa, että tunnelin jätevesien pumppaaminen kunnalliseen viemäriverkkoon on sallittua. Aina tunnelien jätevesien pumppaamiselle suoraan tunnelin jätevesialtaasta kunnalliseen viemäriverkkoon ei ole saatu lupaa. Tunnelin jätevesijärjestelmiin johtuvien vesien määrä on myös saattanut yllättää suuruudellaan. Tunnelin jätevesien valvonta tulee toteuttaa erityisen luotettavasti, mikäli tunnelin jätevedet pumpataan suoraan viemäriverkostoon.
5. Katuverkon osalta tulee säilyttää riittävä kapasiteetti tunnelin häiriö-, huolto- ja ylläpitotilanteet huomioiden sillä yhteydet TEN-T-verkon satamaan tulee olla turvattuna kaikissa tilanteissa. On tilanteita, joissa koko tunnelin liikenne voidaan joutua ohjaamaan pitkiksikin ajoiksi katuverkolle. Tarvetta katuverkon käytölle voidaan merkittävästi pienentää suunnittelu- ja toteutusratkaisuilla, esimerkiksi varustamalla tunneli korkeatasoisella liikenteenohjauslaitteistolla ja sijoittamalla tunnelin laitteet siten, että niiden huolto onnistuu tunnelia sulkematta sekä varmentamalla järjestelmiä ja laitteita niin, etteivät yksittäiset viat vaikuta tunnelin muihin laitteisiin ja järjestelmiin ja niiden käyttöön. Suunnitteluvaiheessa kannattaa myös jo pyrkiä ratkaisemaan miten korvausinvestoinnit, jotka teknisten järjestelmien osalta tulevat ajankohtaiseksi noin 10–15 vuoden kuluessa käyttöönotosta, voidaan suorittaa mahdollisimman vähin vaikutuksin tunnelin liikennöintiin heikentämättä tunnelin turvallisuutta.

Pentinsaari Pietari
Ylijohtaja

Väisänen Laura
Erityisasiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 11.1.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

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

Lausunto Tukes 12070/03.00.02/2023

Asia

Tukesin lausunto Helsingin Satama Oy Länsisataman laajentamista koskevasta YVA selostuksesta UUDELY/13199/2022

Hankkeessa suunnitellaan olemassa olevan Länsisataman laajentamista sekä uuden satamatunnelin rakentamista. Laajennushankkeen edellyttämä satamatunneli ulottuu Länsisatamasta luoteeseen Salmisaaren alueelle liittyen Länsiväylään.

YVA-ohjelmavaiheen jälkeen YVA-selostusvaiheeseen otettiin tarkasteluun VEA, VEC ja VED sekä VEO (hankkeen toteuttamatta jättäminen).

- VE O (0-vaihtoehto): Hankkeen toteuttamatta jättäminen.
- VE A: Satamalaiturin ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Satamatunnelin läntinen suuaukko sijaitsee Ilmarisen-talon (Porkkalankatu 1) pohjoispuolella. Tunnelilinjaus kulkee Hietalahden kautta Mechelininkadulle ja ortodoksisen hautausmaan alitse kohti Länsiväylää.
- VE C: Satamalaiturin ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Satamatunnelin rakenteet ulottuvat lännessä Morsian -niemen ja Sulhanen -saaren väliselle alueelle. Tunnelilinjaus kulkee Hietalahden kautta Mechelininkadulle ja ortodoksisen hautausmaan alitse kohti Länsiväylää. Linjaus kulkee lähempänä Mechelininkatua kuin linjaus VEA. Tunnelilinjaus ylittää Helen Oy:n varmuusvarastoina toimivat öljyluolat.
- VE D: Satamalaiturin ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Satamatunnelin rakenteet ulottuvat lännessä Morsian -niemen ja Sulhanen -saaren väliselle alueelle. Tunnelilinjaus sijoittuu Ruoholahteen Mechelininkadun länsipuolelle Tunnelilinjaus ylittää Helen Oy:n varmuusvarastoina toimivat öljyluolat.

Vaihtoehtoissa VEC ja VED Helenin öljyluolat poistetaan käytöstä. Raskaan polttoöljyn käyttö liittyy hiilen polttoon, jonka on suunniteltu päättyvän Salmisaaressa vuonna 2025. Luolien käytöstä poisto edellyttää uuden varastointipaikan kevyelle polttoöljylle, jota käytetään Salmisaaren käynnistys- ja varapolttoaineena sekä Helenin Kellosaaren voimalaitoksen polttoaineena. Alustavan arvion mukaan kevyen polttoöljyn varastointitarve on 20 000 m³.

Lausunto

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on vastaanottanut Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö- ja luonnonvarat vastuualueen lausuntopyynnön, koskien Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamisen YVA selostusta. Tukes antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslain (390/2005) näkökulmasta.

Satamatunnelin suunnittelualueella sijaitsee Helen Oy:n Salmisaaren voimalaitos (Porkkalankatu 11-13). Laitos on Tukesin valvoma Seveso III direktiivin mukainen turvallisuusselvityslaitos. Voimalaitoksella on maanalaisia öljyvarastoja, joiden alueella on voimassa Teknillisen tarkastuskeskuksen (nyk. Tukesin) vuonna 1989 asettama louhintakielto. Louhintakielto on asetettu Helen Oy:n kalliovarastojen alueelle, koska alueella on poikkeuksellisen suuri kalliooperan vaakajännitystila ja siellä esiintyy ns. kallioräiskettä. Louhintakielto on asetettu vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin turvallisuuden takia. Kalliovarastojen eheys perustuu pohjaveden paineeseen. Vettä (ns. vuotovesi) poistetaan varastoista pumppaamalla. Kemikaaliturvallisuuslain (390/2005) näkökulmasta vaihtoehtoista VEO ja VEA Tukesilla ei ole lausuttavaa.

YVA-selostuksessa on tunnistettu vaihtoehtoissa VEC ja VED tarve Tukesin louhintakiellon poistamiselle ja öljyluolien käytöstä poistolle. Luolien käytöstä poisto edellyttää kevyelle polttoöljylle vaihtoehtoisen varastointipaikan järjestämistä ennen öljyluolien käytöstä poistoa. Selostuksessa on huomioitu myös se, että öljyluolien käytöstä poisto edellyttää jatkosuunnittelua ja luvanvaraisten tutkimus- ja kunnostusmenetelmien käyttöä. YVA selostuksen mukaan alustavat päävaiheet öljyluolien käytöstä poistolle ovat luolien tyhjennys öljystä ja vedestä, luolien tuuletus sekä satamatunnelin ylitykseen liittyvät luolissa tehtävät lujitukset ja valmistelevat työt. Alustavan suunnitelman mukaan uusi 20 000 m³:n kevyen polttoöljyn säiliö sijoitetaan teräksisenä säiliönä Salmisaaren voimalaitoksen alueella sijaitsevaan käytöstä poistettavaan hiilihiiloon.

Kevyen polttoöljyn varastoinnin muutos edellyttää kemikaaliturvallisuuslain (L 390/2005 23 §) mukaisen muutosilmoituksen/muutosluvan tekemistä Tukesille.

Toiminnanharjoittajan tulee hyvissä ajoin ennen muutoksen yksityiskohtaista suunnittelua tehdä Tukesille hakemus vaarallisten kemikaalien varastoinnin muutoksesta. Tukes ottaa lupahakemuksen/muutosilmoituksen käsittelyssä kantaa vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin turvallisuusvaatimusten täyttymiseen. Tukes on vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin valvova viranomainen.

Lisätietoja lausunnosta

Lisätietoja antaa Ylitarkastaja Anna Pääkkönen, [anna.paakkonen\(at\)tukes.fi](mailto:anna.paakkonen(at)tukes.fi), puh. 029 505 2247

Esittelijä: Anna Pääkkönen, Ylitarkastaja

Ratkaisija: Timo Talvitie, Ylitarkastaja

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Allekirjoittajan henkilöllisyyden ja allekirjoituksen ajankohdan voi varmistaa allekirjoitusta klikkaamalla ja asiakirjan aitous voidaan todentaa sähköisesti. Jos asiakirjaa muutetaan jälkikäteen, allekirjoitus ei ole enää kelvollinen. Sähköinen asiakirja on alkuperäiskappale, eikä allekirjoituksen oikeellisuutta voi varmistaa paperitulosteesta. Alkuperäisen sähköisen asiakirjan voi tarvittaessa pyytää Tukesin kirjaamosta.

Tiedoksi

Helen Oy



Aluesuunnittelu/ Heini Peltonen

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

UUDELY/13199/2022

Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus

Asian vireilletulo

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää lausuntoa Helsingin Satama Oy:n Länsisataman kapasiteetin kasvattamista ja satamatunnelia koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunnon määräaika on 11.1.2024.

Asian tausta

Helsingin kaupunginvaltuuston periaatepäätöksen mukaisesti Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne on tarkoitus keskittää Länsisatamaan. Laivaliikenteen kapasiteetin kasvattaminen Länsisatamassa edellyttää satama-alueen laajennusta sekä liitännäistoimintona satamatunnelin rakentamista Länsisataman ja Länsiväylän välille.

Hankkeessa suunnitellaan olemassa olevan Länsisataman laajentamista sekä uuden satamatunnelin rakentamista.

Arvioitavat vaihtoehdot:

- VE0: Hankkeen toteuttamatta jättäminen. Vaihtoehdossa Länsisataman liikenne pysyy nykyisen kaltaisena eikä Tallinnaan suuntautuvaa alusliikennettä pystytä keskittämään Länsisatamaan. Satamalaitureita peruskorjataan niiden toimintaiän pidentämiseksi.
- VEA: Yhden satamalaiturin peruskorjaus, kolmen satamalaiturin muutostyöt ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Satamatunnelin läntinen suuaukko sijaitsee Ilmarisen-talon (Porkkalankatu) pohjoispuolella. Tunnelilinjaus kulkee Hietalahden kautta aina Mechelininkadun itäpuolelle ja ortodoksisen hautamaan alitse kohti Länsiväylää.
- VEC: Yhden satamalaiturin peruskorjaus, kolmen satamalaiturin muutostyöt ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Satamatunnelin läntinen suuaukko sijoittuu Morsian- niemen ja Sulhasen- saaren väliselle alueelle Länsiväylällä. Tunnelilinjaus kulkee Hietalahden kautta aina Mechelininkadun itäpuolelle ja ortodoksisen hautamaan alitse kohti Länsiväylää. Vaihtoehdon VEC tunnelinlinjaus sijaitsee lähempänä Mechelininkatua kuin VEA:ssa. Satamatunneli ylittää Helenin öljyluolat. Vaihtoehto edellyttää TUKESin louhintakiellon purkua Helenin öljyluolien alueella. Öljyluolien käytöstä poisto

edellyttää lisäselvityksiä. Hankevaihtoehdon toteuttaminen edellyttää Helenin lauhdevesikanaali syventämistä satamatunnelin kohdalla.

- VE D: Yhden satamalaiturin peruskorjaus, kolmen satamalaiturin muutostyöt ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Satamatunnelin läntinen suuaukko sijoittuu Morsian- niemen ja Sulhasen- saaren väliselle alueelle Länsiväylällä. Satamatunnelin linjaus sijoittuu Ruoholahteen Mechelininkadun länsipuolelle. Tunneli ylittää Helenin öljyluolat ja ne poistetaan käytöstä. Vaihtoehto edellyttää TUKESin louhintakiellon purkua. Öljyluolien käytöstä poisto edellyttää lisäselvityksiä. Hankevaihtoehdon toteuttaminen edellyttää Helenin lauhdevesikanaalin syventämistä satamatunnelin kohdalla.

Hanke sijoittuu lainvoimaisen Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle. Suunnittelualueella on voimassa Helsingin yleiskaava 2016, josta on kumottu Salmisaaressa kaavamerkinnot kaupunkibulevardi ja kantakaupunki C2. Kumotun alueen osalta voimassa on Helsingin yleiskaava 2002. Lisäksi suunnittelualueella on voimassa Helsingin maanalainen yleiskaava 2021, Jätkäsaaren osayleiskaava 2006 sekä Hernesaaren osayleiskaava 2019. Alueella on voimassa useita asemakaavoja (vuosilta 1928–2017) ja niissä alue on merkitty satama-, vesi-, tie-, katu-, puisto- ja korttelialueiksi. Tarkastelualueella on asemakaavoittamaton alue Ilmarisen talon ja Suomen Kaartin hautausmaan pohjoispuolella sekä sataman eteläkärjessä. Alueella on voimassa seuraavat maanalaiset asemakaavat: Metron maanalaisen tunnelitilan asemakaava (Kaava 9027), Maanalainen kaava ja asemakaavan muutos (Länsimetro, kaava 11800), Salmisaaren maanalainen hiilivarasto (Kaava 10894) sekä Liikennealue ja maanalainen alue (syvävarasto, kaava 6044).

Lausunto

Maakuntakaavatilanne

Hanke sijoittuu lainvoimaisen Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle. Vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on pääosin osoitettu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Länsiväylä ja katuysteys Länsisatamaan on suunnittelualueella osoitettu merkinnällä joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu. Lapinlahteen, Hietaniemeen, Lauttasaaressa Länsiväylän eteläpuolelle ja Salmisaareen on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueita. Länsisatama on osoitettu satama-kohdemerkinnällä. Länsimetro on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa metro- merkinnällä toisin kuin selostuksessa nyt mainitaan rata- merkinnällä ja se on syytä korjata selostukseen. Suunnittelualueella maakuntakaavassa on myös liikennetunnelin ohjeellinen linjaus- merkintä, jolla on esitetty suunnittelualueella Tallinna-

tunneli. Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus -merkintä tulee lisätä selostukseen suunnittelualueen maakuntakaavan merkintöihin.

Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Arviointiselostuksessa on tunnistettu hankevaihtoehtojen laajat sekä paikalliset vaikutukset maankäyttöön sekä vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen kokonaisuutena. Tämä on erittäin tärkeää, koska hankkeen vaikutukset ulottuvat paljon hankealuetta laajemmalle alueelle.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset maankäyttöön on vaihtoehto VEA:ssa arvioitu muita vaihtoehtoja pienialaisemmiksi ja lisäksi arviointiselostuksessa on arvioitu, että tunnelilinjaus on helpompi yhteensovittaa maanalaisten ja maanpäällisten rakenteiden kanssa. Arviointiselostuksessa on todettu, että vaihtoehdossa VEA rakenteita sijoittuu kaavoittamattomalle alueelle ja pienialaisesti myös Lapinlahden puistoalueelle. Pitää paikkansa, että kyseessä olevalla kaistaleella Lapinlahdessa ei ole voimassa asemakaavaa, mutta sekä voimassa olevassa yleiskaavassa että lainvoimaisessa maakuntakaavassa kyseinen kaistale sisältyy Lapinlahden valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rajaukseen. Vaihtoehdot VEC ja VED edellyttävät jonkin verran lisätäyttöä Länsiväylän kupeeseen rantavyöhykkeelle.

Toiminnan aikaiset vaikutukset laajempaan yhdyskuntarakenteeseen on arvioitu kaikissa vaihtoehdoissa erittäin suuriksi myönteisiksi. Kaikki vaihtoehdot mahdollistavat nykytilanteeseen nähden yhdyskuntarakenteen kehittämistä Länsiväylän ympäristössä sekä satamatoimintojen kehittämistä Länsisatamassa ja Eteläsatamassa. Lisäksi hanke tukee Helsingin ja Tallinnan kaupunkiseutujen logistiikka- ja työssäkäyntialueiden kytkeytymistä.

Toiminnan aikaiset vaikutukset paikalliseen maankäyttöön on arvioitu kaikilla hankevaihtoehdoilla kohtalaisen kielteisiksi. Vaihtoehtoon VEA liittyy arvioinnin mukaan enemmän paikallista maankäytön yhteensovittamisen tarvetta kuin vaihtoehtoihin VEB ja VEC. Vaihtoehdoissa VEA ja VEC tunnelin maanpäällisiä rakenteita sijoittuu Lapinlahden RKY-puistoalueelle. Epävarmuustekijänä on tuotu esille, että vaihtoehdossa VEA sataman liikenteen ohjaaminen katuverkon kautta Länsiväylälle voi vaikuttaa siihen, miten Baanaa ja muuta Länsiväylän läheistä aluetta Salmisaareissa on mahdollista kehittää.

Kaikissa vaihtoehdoissa maankäytön kehittäminen on arvioinnin mukaan mahdollista yhteensovittaa tunneleiden maanpäällisten ja maanalaisten rakenteiden kanssa ja kokonaisvaikutukset ovat vähäisen myönteiset. Hankevaihtoehtojen erot yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön sekä maankäytön suunnitteluun on tunnistettu vaikutusten arvioinnissa riittävällä tarkkuudella ja laajuudella.

Liikennejärjestelmä, liikenne ja liikkuminen

Uudenmaan liitto täsmentää, että Länsiväylä Kehä I:ltä itään on sekä pitkämatkaisen linja-autoliikenteen että tavaraliikenteen kannalta merkittävä yhteys Helsingin kantakaupungin terminaaleihin.

Arvioitavan hankkeen kannalta oleellinen yhteys pitkämatkaisen linja-autoliikenteen osalta on Kehä II:lta Länsiväylää pitkin Kampin terminaaliin ja tavaraliikenteen osalta Kehä I:lta Länsiväylää pitkin Länsisatamaan.

Ympäristövaikutusten arvioinnin selostuksesta puuttuu satamalaitureiden rakentamisen arvioinnin osalta vaikutukset tavaraliikenteeseen sekä satamatunnelin rakentamisen arvioinnin osalta vaikutukset tavaraliikenteeseen että valtakunnalliseen ja seudulliseen pitkämatkaiseen linja-autoliikenteeseen. Selostuksen kohdassa haittojen ehkäisy ja lieventäminen kuitenkin todetaan, että rakentamisen aikaiset vaikutukset liikenteen toiminnan kannalta painottuvat Länsiväylän liittymän tuntumaan sekä Jätkäsaaren katuverkolle. Lisäksi todetaan, että liikenteen poikkeusreitit ja työmaaliikenne aiheuttavat väliaikaista haittaa alueen käyttäjille. Selostuksen kohdassa vaikutukset liikenteeseen todetaan, ettei tunnelilla ole merkittäviä vaikutuksia joukkoliikenteeseen rakentamisen tai toiminnan aikana, sillä Jätkäsaaren joukkoliikenne on lähinnä raitiovaunuliikennettä ja rakennustyöt tehdään raitioliikennettä haittaamatta. Vaikuttaa siltä, että selostuksen tunnelivaihtoehtojen arvioinnissa ei ole joukkoliikenteen osalta huomioitu vaikutuksia pitkämatkaiseen joukkoliikenteeseen. Uudenmaan liiton huomauttaa, että Länsiväylän liittymä on merkityksellinen rakentamisen aikana sekä tavara- että linja-autoliikenteelle.

Liikennejärjestelmää ja liikennettä koskevat vaikutukset on pääosin arvioitu kattavasti, kuitenkin edellä esitetyt puuttuvat arvioinnit tulisi olla mukana selostuksessa.

Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Vaikutuksilla ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen tarkoitetaan hankkeen ihmisiin tai yhteisöön kohdistuvia vaikutuksia, jotka aiheuttavat muutoksia ihmisten elinympäristössä, hyvinvoinnissa tai elämänlaadussa. Vaikutukset voivat olla välittömiä tai välillisiä. Vaikutusten muodostuminen on monen tekijän summa, mutta tässä yhteydessä huomiota on kiinnitetty erityisesti hankkeen melu-, tärinä- ja liikennevaikutuksiin.

Länsisataman laajentamista koskeva hanke sijaitsee tiiviiksi rakennetussa kaupunkirakenteessa ja -ympäristössä. Hankkeen vaikutusalueella asuu tuhansia ihmisiä, minkä lisäksi alueella on merkittäviä toimisto- ja työpaikka-alueita, sekä virkistyskäytön kannalta merkittävä Lapinlahden sairaalan kokonaisuus. Hankealueen tiivis yhdyskuntarakenne aiheuttaa haastavat reunaehdot paitsi hankkeen toteuttamiselle, myös mahdollisia merkittäviä vaikutuksia laajalle ihmisjoukolle.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset on arvioitu kattavasti. Vaikutusten arvioinnin mukaan merkittävimmät ihmisten elinoloja ja viihtyvyyttä heikentävät vaikutukset ajoittuvat Länsisataman laajennuksen rakentamisaikaan. Rakentamisen aikainen toiminta tuo hankealueelle väliaikaisesti uuden melulähteen, jonka vaikutukset ulottuvat myös hankealueen ulkopuolelle. Valmistuttuaan hanke kuitenkin arvioinnin mukaan parantaa monin tavoin alueen asumisviihtyisyyttä mm. alentamalla melutasoja.

Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu useita haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja, joilla voidaan estää tai pienentää ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia. Uudenmaan liitto toteaa, että lieventävät keinot on syytä ottaa mahdollisimman hyvin jatkosuunnittelussa huomioon.

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen hyödyntäminen

Satamatunnelin louhinnasta syntyy huomattava määrä kalliokiviaineista, mikä on todettu arviointiselostuksessa. Louheen hyödyntämisestä ja välivarastoinnista on laadittu erillinen selvitys, mitä Uudenmaan liitto pitää hyvänä tapana varautua ennakoivasti maa-ainesten resurssitehokkaaseen hyödyntämiseen ja kierrätykseen. Uudenmaan liitto kannustaa hyödyntämään selvityksen tuloksia myös jatkosuunnittelun yhteydessä ja kiinnittämään erityistä huomiota kalliokiviaineksen mahdollisimman resurssitehokkaaseen hyödyntämiseen Länsisataman laajentamista koskevan hankkeen yhteydessä, koska sillä voidaan vähentää neitseellisen kiviaineksen ottoa muualla. Resurssitehokkaalla maa-ainesten hyödyntämisellä voidaan vaikuttaa pienentävästi myös syntyviin ilmastovaikutuksiin.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Arviointiselostuksessa on kuvattu varsin laajalti Helsinginniemen ja sitä ympäröivien alueiden maiseman nykytilaa ja kulttuuriympäristöarvoja. Taustatietojen tiiviimpi kohdentaminen nimenomaan hankkeen vaikutusten kannalta relevantille alueelle helpottaisi vaikutusten ja niiden merkittävyyden peilaamista lähtötietojen antamaa taustaa vasten.

Arvioinnissa on tuotu esiin, että Länsisatamassa itse satama-alueella tapahtuvat muutokset ovat eri vaihtoehdoissa samat ja että vaikka satama-alueen jäsennyksessä ja näkymissä kohti aluetta tapahtuukin joitakin muutoksia, ei hanke merkittävällä tavalla muuta jo nykyisellään satamakäytössä olevan alueen luonnetta. Maisemavaikutusten arviointi vaikuttaa näin ollen tältä osin riittävältä.

Nykyisen satamamiljöön ulkopuolella merkittävimmin maisemaa muuttavat tunnelin suuaukkorakenteet. Vaihtoehdossa VEA suuaukko sijoittuu Lapinlahden sairaala-alueen luonteeltaan puistomaisen ympäristön eteläreunaan. Lapinlahden kokonaisuus on valtioneuvoston päätöksen mukainen valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (nk. RKY 2009).

Muissa vaihtoehdoissa (VEC, VED) tunnelien suuaukot sijoittuvat Länsiväylän yhteyteen. Luonteeltaan Länsiväylän alue on liikenneympäristöä lievealueineen. Maiseman luonteen osalta uudet rakenteet eivät merkittävällä tavalla poikkea nykyisestä, jo nytkin osin täyttömaalle rakennetusta liikennemiljööstä. Tämä on tunnistettu arviointiselostuksessa, ja havainnekuvista saa yleiskäsityksen nykytilanteesta ja vaikutuksista suhteessa nykyisen liikennekäytävän alueeseen. Vaihtoehto VEC aiheuttaa kuitenkin vaikutuksia myös Lapinlahden RKY-alueen lounaisreunaan.

Lapinlahden RKY-alueen osalta sekä tiivistelmässä (s. 21), vaikutusten arvioinnin yhteenvedossa (s. 289) ja että vaikutusten arvioinnissa (s. 482)

tuodaan esiin, että vaihtoehdossa VEA tunnelin suuaukkoarakenteita sijoittuu kaavoittamattomalle alueelle ja pienialaisesti myös asemakaavan mukaiselle Lapinlahden puistoalueelle. Tämä antaa harhaanjohtavan kuvan tilanteesta sen suhteen, minkä luonteiselle alueelle suuaukkoarakenteet sijoittuvat. Kyseinen Lapinlahden puistokokonaisuuden reunaan sijoittuva kaavoittamaton alue on samaa Ilmarisen taloon rajautuvaa puistomaista maisematilaa muun puiston kanssa ja se sisältyy valtioneuvoston päätöksen (nk. RKY 2009) mukaiseen Lapinlahden valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön rajaukseen. Vaikka kyseistä osa-aluetta ei ole sisällytetty alueen asemakaavoihin, on koko Lapinlahden puistoalueen merkittävät arvot valtioneuvoston päätöksen mukaisen RKY-rajauksen mukaisesti osoitettu ja niiden turvaamiseksi annettu määräyksiä lainvoimaisessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa sekä voimassa olevassa Helsingin yleiskaavassa, joka ohjaa alueen mahdollista tulevaa asemakaavoitusta. Näiden voimassa olevien kaavojen lisäksi myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät huolehtimaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen arvojen turvaamisesta.

Arvioinnissa todetaan (s. 289) mm., että ”Rakentaminen ei muuta olennaisesti Lapinlahden puistoalueen rakennetun ympäristön ominaispiirteitä.” Vaikka itse rakennuksiin ei aiheutuisikaan suoria vaikutuksia, niin tässä yhteydessä tulisi arvioinnissa tuoda esiin, että rakennukset ja niitä ympäröivä puisto muodostavat kokonaisuuden ja tältä osin raskaasti rakennettavan liikennetunnelin suuaukkoarakenteet ja tuleva liikenne ovat merkittävästi ristiriidassa arvokkaan aluekokonaisuuden luonteen kanssa.

Vaikutusten merkittävyyttä suhteessa Lapinlahden arvokkaaseen kokonaisuuteen jonkin verran lieventää VEA:n osalta suuaukkoarakenteiden sijoittuminen aivan puistokokonaisuuden eteläisimpään reunaan ja lähelle Länsiväylän liikennekäytävää. Myös VEC viistää RKY-aluearajauksen reunaa, mutta siinä suuaukkoarakenteet kytkeytyvät vähemmän puistomaista aluetta pienentävästi Länsiväylän liikennekäytävään, ja avotunneliksi jäävä osuus vaikuttaa sijoittuvan RKY-aluearajauksen itäpuolelle. Vaikutusten merkittävyyteen voi jonkin verran vaikuttaa rakenteiden korkeatasoisella suunnittelulla ja toteutuksella, mutta joka tapauksessa kontrasti raskaasti rakennetun ja tulevaisuudessa vilkkaasti liikennöidyn liikennetunnelin ja kulttuurihistoriallisesti merkittävän puistoympäristökokonaisuuden välillä on suuri. Näin ollen Lapinlahden RKY-kokonaisuuden eteläreunan osa-alueella hanke (VEA) aiheuttaa merkittäviä vaikutuksia maiseman rakenteeseen, luonteeseen ja laatuun. VE A edellyttää myös baanauudelleenlinjaamista, jolloin se sijoittuisi hieman nykyistä pohjoisemmaksi nykyiselle puistoalueelle.

Vaikutuksia on havainnollistettu muutamien valokuvasovittein, mutta näiden perusteella on mahdotonta hahmottaa uusien rakenteiden ja tulevan liikenteen suhdetta valtakunnallisesti arvokkaaseen alueeseen laajemmin ja koko arvoalue kokonaisuutena huomioon ottaen. Ottaen huomioon Lapinlahden RKY-kohteen luonne ja herkkyys tulisi maisemavaikutukset tutkia ja havainnollistaa perusteellisemmin. Jo pelkkä karttaesitys tai ortoilmakuva, jossa tunneleiden suuaukkoarakenteiden sijoittuminen eri vaihtoehdoissa sekä työmaa-alueet ja mahdolliset muut olennaiset

maisemaan vaikuttavat rakenteet näkyisivät suhteessa Lapinlahden arvokkaaseen RKY-kokonaisuuteen auttaisi hahmottamaan eri vaihtoehtoista aiheutuvia vaikutuksia paremmin. Myös esimerkiksi leikkauspiirustukset, jossa näkyisi tilanne sairaalarakennukselle asti, antaisivat paremman kokonaiskuvan tilanteesta; nyt maastonmuotojen, rakennusten, rakenteiden ja kasvillisuuden vaikutusta maisematilojen rajautumiseen, näkymiin jne. ei ole tutkittu lainkaan. Samoin useampi valokuvaseite tai esimerkiksi 3D-mallinnuksen avulla tuotettu aineisto eri tarkastelusuunnista havainnollistaisi vaikutuksia ja helpottaisi vaikutusten merkittävyyden arviointia. Nyt YVA-aineiston perusteella ei voida varmistua siitä, että erityisesti vaihtoehto VEA:n osalta vaikutukset Lapinlahden arvokkaaseen miljöökokonaisuuteen eivät olisi alueen arvojen kannalta merkittävästi haitallisia.

Ilmasto

Ilmastovaikutukset on arvioitu kattavasti koko hankkeen elinkaaren osalta rakentamisen aikaisten ja toiminnan aikaisten vaikutusten osalta. Vaikutusten arvioinnin menetelmät ja lähtötiedot on kuvattu hyvin ja päästölaskelmien tulokset esitetty havainnollisesti. Vaikutuksia on arvioitu myös suhteessa asetettuihin ilmastotavoitteisiin, mikä on myönteistä. Kokonaispäästöjä olisi voitu verrata myös suhteessa kansallisiin vuotuisiin päästöihin, mitä kautta hankkeen päästöjen mittakaavan suuruus hahmottuisi paremmin.

Arviointiselostuksessa todetaan, että hankkeen kokonaisvaikutus ilmastolle on kielteinen, koska rakentaminen, korjaukset ja toiminnan aikainen liikenne eivät vähennä kasvihuonepäästöjä hankkeen ulkopuolella. Toisaalta selostuksessa todetaan mahdollisia haittojen ehkäisemistä ja lieventämistä koskevia keinoja. Uudenmaan liitto toteaa, että ilmastovaikutusten lieventäviin toimenpiteisiin on syytä kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Vaikutusten arviointi antaa objektiiviset lähtötiedot jatkosuunnittelulle ja päätöksenteolle hankkeen ilmastovaikutusten osalta.

Yhteisvaikutukset

Yhteisvaikutuksia on arvioitu nykyisten toimintojen osalta sekä tunnistettu mahdollisia vaikutuksia vireillä olevien hankkeiden osalta kattavasti. Uudenmaan liitto toteaa, että muuttuvan maankäytön ja satamatunnelin yhteisvaikutuksia tulevalle maankäytölle tulee arvioida tarkemmin myöhemmin suunnitelmien edetessä.



Paula Autioniemi
Va. aluesuunnittelun
vastuualueen johtaja



Kaarina Rautio
Suunnittelupäällikkö

Jakelu

Uudenmaan liitto / Kirjaamo



Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

1 (4)

VÄYLÄ/7472/06.00.03/2023

11.1.2024

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

Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntopyyntö 13.11.2023 (UUDELY/13199/2022)

Lausunto Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta YVA-selostuksesta

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt Väylävirastolta lausuntoa Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

YVA-selostuksen mukaan Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne keskitetään Helsingin Jätkäsaareen sijaitsevaan Länsisatamaan, minkä johdosta laivaliikenne sekä auto- ja henkilöliikenne satamaan kasvavat. Satamaa laajennetaan vastaamaan lisääntyvää liikennettä ja rakennetaan satamatunneli Länsisatamasta Länsiväylälle.

Laajennushankkeen edellyttämä uusi satamatunneli ulottuu Länsisatamasta luoteeseen Salmisaaren alueelle liittyen Länsiväylään. Satamatunnelivaihtoehtojen maanalainen osuus sijoittuu tiheästi rakennetulle kantakaupungin alueelle Jätkäsaareen, Kamppiin ja Ruoholahteen. Nykyisen satamalaiturin laajennushankkeen alue ja Satamatunnelin suunniteltu eteläinen suuaukko sijaitsevat kaikissa hankkeen toteuttamisvaihtoehdoissa Helsingin Jätkäsaareen, joka kuuluu Länsisataman kaupunginosaan. Satamarakenteiden laajennus sijoittuu pääosin nykyiselle sataman vesialueelle.

Satamassa uusitaan ja muutetaan aluspaikkoja ja laiturerakenteita sekä laajennetaan laituriakenttää rakentamalla satama-alueen eteläkärkeen uusi kenttäalue vesialueelle täyttämällä. Myös vierailevia laivoja palveleva vesi- ja jätevesihuolto uusitaan. Sataman laajennus edellyttää maanrakennus- ja massanvaihtotöitä. Massanvaihdon täytöt tehdään louheella. Laitureiden ja eteläisen satamakenttäalueen laajennuksen reunarakenteet toteutetaan joko kulmatukimuurirakenteina, kannellisina paalurakenteina tai näiden yhdistelminä. Hankkeessa ei syvennetä sataman vesiliikennealuetta tai tehdä ruoppauksia edellyttäviä väylämuutoksia. Satama-aluetta ruopataan arviolta korkeintaan 660 000 teoreettisen kiintokuutiometrin verran.

Hankkeessa tarkastellaan arviointiohjelman mukaisesti hankevaihtoehtoina satamatunnelin kolmea linjausta. Satamatunnelin rakentamisen ja käyttöönoton kestoksi arvioidaan noin viisi vuotta ja louhinnan kestoksi kolme vuotta. Tunneli rakennetaan kaksoistunnelina, jossa kumpikin ajosuunta on omassa tunnelissaan. Kalliotunneliosuuden pituus

11.1.2024

vaihtelee hankevaihtoehtoissa 1 433–2 012 metrin välillä ja louhintamäärät 389 000–503 000 m³ välillä.

Satamatoimintojen keskittäminen Länsisataman laajennuksen myötä siirtää matkustaja-autolauttojen tuottaman ajoneuvoliikenteen painopistettä entisestään Länsisatamaan. Kaikki tunnelivaihtoehdot siirtävät koko Länsisataman rekkaliikenteen tunneliin pois katuverkolta ja vähentävät merkittävästi Jätkäsaaren asuinalueen läpi kulkevaa satamaliikennettä. Satamatoimintojen keskittäminen vaikuttaa myös joukkoliikenteen matkustajamääriin, jotka kasvavat Jätkäsaaren alueella.

Tunnelin rakentamisen arvioidaan lisäävän raskaan liikenteen määrää alueella noin 320 ajoneuvolla vuorokaudessa (kahdensuuntainen liikenne). Satamatunnelin työmaaliikenteen vaikutukset tieverkolla jakautuvat molempien tunnelin päiden välillä. Rakentamisen aikana yleisen liikenteen poikkeusreitit aiheuttavat häiriöitä Länsiväylällä ja Salmisaaren katuverkolla ja mahdollisesti lisäävät Lauttasaarensillan kautta kulkevaa liikennettä. Merkittävimmät muutokset Länsiväylän liikennejärjestelyissä voivat heijastua myös Kuusisaaren-Lehtisaaren reitille ja Turunväylälle.

Rakentamisen aikaiset haitat liikenteelle ovat paikoin merkittäviä etenkin vaihtoehtoissa VEC sekä VED ja niiden ehkäisyä ja lieventämisen mahdollisuuksia tulee arvioida jatkosuunnittelussa. Rakentamisen aikaisia negatiivisia liikennevaikutuksia voidaan mahdollisesti lieventää esimerkiksi rakentamisen vaiheistuksella, rakennustöiden ajoittamisella ja huolellisella liikennesuunnittelulla rakennusurakan aikana.

Meriliikenne kasvaa satamatoimintojen keskittämisen myötä Jätkäsaaren ympäristössä, mikä voi lisätä hieman huviveneliikenteen riskejä alueella, mutta vaikutus on hyvin pieni, eikä laivaliikenteen lisäys aiheuta haittaa väylien kapasiteetille. Satama-alueen muutos kaventaa merialuetta noin 50–100 metrin verran Jätkäsaaresta etelään päin uuden kentän myötä. Sataman laajennus ei kuitenkaan muuta väylien sijaintia tai niiden syvyyttä tai alusten kääntöympyröitä, jotka ovat tilan kannalta mitoittava tekijä.

Väylävirasto esittää lausuntonaan seuraavaa:

Kantatie 51 (Länsiväylä) on merkittävin yhteys Länsisatamasta/ -satamaan muulta valtakunnalliselta ja seudulliselta tieverkolta. Se on yksi pääkaupunkiseudun säteittäisistä pääteistä ja toimii siten pääkaupunkiseudun sisääntulo- ja ulosmenotienä, ja on tieliikenteen pääyhteys Helsingistä Uudenmaan läntisille alueille. Länsiväylä palvelee läntisen pääkaupunkiseudun ja myös Lounais-Uusimaan työmatkaliikennettä aina kaukoliikenteen terminaaliin Kamppiin. Se kuuluu valtakunnalliseen erikoiskuljetusverkkoon, jolloin sen, tai rinnakkaisen katuverkon, mitoituksessa mahdollistetaan myös normaalia leveämpien ja korkeampien kuljetusten liikkuminen.

Tunneliratkaisujen seurauksena syntyy vaatimuksia myös tunneleiden läheisen tie- ja katuverkon toimivuudelle. Tunneliturvallisuuden varmistamiseksi tunnelista on päästävä sujuvasti ulos eikä seisovaa jonoutumista tunneliin saa syntyä. Länsisataman

11.1.2024

tavaraliikenteen pääreitillä Kehä I-Länsiväylä on jo nykytilanteessa kaksi liikennetunnelia (Leppävaara ja Keilaniemi). Lisäksi Kehä I:lle on kaavailtu Hagalundin tunnelia. Mikäli Satamatunneli ja Hagalundin tunneli toteutuvat syntyy Suomen oloissa varsin poikkeuksellinen tunnelijärjestelmä Kehä I-Länsiväylä reitille.

Alustavien toimivuustarkastelujen perusteella iltapäiväruuhkassa vaihtoehdossa VeA Salmisaarenkadun ruuhkautuminen voi olla haaste ja vaikutukset ulottua Länsiväylälle. Vaihtoehdoissa VeC ja VeD puolestaan liittymiskaistojen pituus Länsiväylälle on ajoittain haaste, kun Porkkalankadun liikennevaloista purkautuu paljon liikennettä Länsiväylän suuntaan.

Em. syistä Väylävirasto katsoo, että Länsiväylän riittävästä sujuvuudesta ja toimintavarmuudesta Helsingin alueella on pidettävä huolta. Nykyinen moottoritietasoinen ratkaisu turvaa tämän parhaiten. Tutkituista vaihdoista Länsiväylän sujuvuuden ja toimintavarmuuden kannalta vaihtoehto VeA vaikuttaa vaihtoehtoja VeC ja VeD paremmalta. Vuosia kestävästä rakentamisesta vaihtoehdon VeA haitat Länsiväylän liikenteelle ovat merkittävästi vähäisemmät kuin vaihtoehdoissa VeC ja VeD. Lopputilanteessa ramppijärjestelyjä, joiden mahdollistaminen lyhyelle matkalle riittävin pituuksin on muutenkin haasteellista, on vähemmän vaihtoehdossa Ve A kuin vaihtoehdoissa VeC ja VeD. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa asianmukaisin toimivuustarkastelu, että ruuhkahuipuissa jonot eivät ulotu Länsiväylälle tai tunneliin ja erkanemiset ja liittymiset Länsiväylällä ovat sujuvia ja turvallisia. Lisäksi rakennettavuuteen ja työnaikaisiin liikennejärjestelyihin tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Tiealueiden välittömässä läheisyydessä tehtävät louhinnat, täytöt ym. toimenpiteet on suunniteltava ja toteutettava siten, että tien vakavuudelle, rakenteille, kunnolle ja kunnossapidolle ei aiheudu riskejä. Maanrakennustöiden seurauksena stabiliteetin muutokset, painuminen, pohjavesi ja tärinä voivat aiheuttaa vaikutuksia väyliin. Seuraavissa suunnitelmavaiheissa väyläalueilla sekä niiden rajalla ja läheisyydessä tehtäville toimenpiteille ja rakenteille on laadittava suunnitelmat, joissa huomioidaan väyläalueet. Rakentamisessa on otettava huomioon suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvä ohjeistus. Yleisten teiden, ratojen ja vesiväylien sekä niihin liittyvien rakenteiden, kuten siltojen, suunnittelussa noudatettava ohje on NCCI 7 (Väyläviraston ohjeita 14/2023). Erityisesti maa-, pohja- ja kalliorakentamiseen liittyvistä töistä on laadittava ohjeiden mukaiset suunnitelmat ja ne on tarvittaessa hyväksyttävä väyläviranomaisella. Väyläviranomaisen voi asettaa ehtoja, esim. tie- ja pohjarakenteiden tarkkailuvelvoitteita toteutuksen ajaksi ja tarvittaessa myös rakentamisen jälkeen.

Työhön, joka kohdistuu maantiehen tai tapahtuu tiealueella tai edellyttää liikenteen ohjausta ja varoittamista liikennemerkkein, on oltava ELY-keskuksen lupa. Lupa tarvitaan myös rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Työluvalla voidaan myöntää myös tieliikennelain 187 §:ssä tarkoitettu lupa tien tilapäiseen sulkemiseen silloin, kun sulkeminen liittyy tiealueella työskentelyyn. Mikäli rakentamisen

11.1.2024

aikana tarvitaan erikoiskuljetuksia, on niiden osalta haettava eri-koiskuljetuslupa, joita myös hoitaa Pirkanmaan ELY-keskus.

Tiealueella työskentelevillä tulee olla voimassa ao. turvapätevyys, eli Tieturva 1 sekä tarvittavin osin Tieturva 2 pätevyudet. Turvapätevyudet tarvitaan myös suunnitteluvaiheen tehtävissä silloin, kun niihin liittyy käyntejä tai esim. tutkimuksia tiealueella. Lisätietoa turvapätevyysien tarpeesta ja kurssien sisällöstä ja suorittamisesta saa Väyläviraston palvelusta: <https://vayla.fi/palveluntuottajat/koulutukset>.

Väylävirasto huomauttaa, että ajantasaiset ohjeet on aina tarkistettava ohjeluettelosta Väyläviraston verkkosivuilta (<https://vayla.fi/palveluntuottajat/ohjeluettelo>).

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut yksikönpäällikkö Laura Yli-Jama ja esitellyt asiantuntija, ympäristö Mikael Takala.

Jakelu	Väyläviraston kirjaamo Uudenmaan ELY-keskuksen kirjaamo	
Tiedoksi	Tuula Säämänen	Väylävirasto
	Marketta Hyvärinen	Väylävirasto
	Katja Koskelainen	Väylävirasto
	Arto Kärkkäinen	Uudenmaan ELY-keskus
	Jenni Rautiainen	Uudenmaan ELY-keskus
	Liisa Nyrölä	Uudenmaan ELY-keskus



ASIAKIRJA / HANDLING / DOCUMENT

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa.
Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Denna handling är undertecknad i Trafikledsverkets tjänst för elektroniska underskrifter.
Du kan verifiera den elektroniska underskriften med Adobe Acrobat.

This document has been signed at Finnish Transport Infrastructure Agency's service for
electronic signatures.
You can verify the authenticity of the signature by using Adobe Acrobat.

ALLEKIRJOITUKSET / UNDERSKRIFTER / SIGNATURES

Allekirjoittaja	Mikael Takala
Allekirjoitusaika	11.01.2024 15:39

Allekirjoittaja	Laura Yli-Jama
Allekirjoitusaika	11.01.2024 16:05

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Helsingin Satama Oy Länsisataman laajentamista koskeva YVAS Väylävirasto lausunto.pdf
-----------	--

