



● Palaute sijainti

Palautteen antajan perustiedot

Nimi:

Osoite:

Postinumero: 02260

Postitoimipaikka: Espoo

Puhelin:

Sähköpostiosoite:

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

04-03-2014
YVA: EOROLA
UUDELY/10/07.04/2012

[x] Palautteen antaja tietää, että tämä palaute vastaa arviointiselostuksesta yhteysviranomaiselle annettavaa kirjallisen mielipidettä. Se lähetetään sekä hankkeesta vastaavalle että yhteysviranomaiselle.

Sanallinen palaute

YVA selostuksen tiivistelmä tuntuu vähättelevän vaikutuksia, ainakin näin asukkaan näkökulmasta. Ja moni luultavasti lukee vain tiivistelmän, kun 330 sivua on aika paljon.

"Finnoonsataman esirakentamisen seurauksena raskaan liikenteen liikennemäärät kasvavat kohtalaisesti, mutta vaikutus on merkittävyydeltään vähäinen." Itse tekstistä käy ilmi, että kasvu on luokkaa nykytilan 20-40 rekkasta päivässä => tulevaisuuden 160-190 rekkana päivässä jopa neljän vuoden ajan eli käytännössä (olettaen, että ne kulkevat työpäivän aikana, tosin selostuksessa näkyi olevan monenlaisia arvioita asiasta) tulee jatkossa kulkemaan 20 rekkaa edestakaisin yhdessä tunnissa eli sama määrä kuin nyt koko päivänä (tosin pahin arvio selostuksessa oli 50 rekkaa tunnissa). Minusta tämä on merkittävä muutos, varsinkin kun tiellä ei edes ole jalkakäytävää. Rekkoja kulkee siis 1,5 minuutin välein jompaan kumpaan suuntaan!

Vaikutukset melutasoon: tässä ei mainita mitään siitä päivittäisestä melusta joka rekkakuormien tyhjentämisestä tulee ja josta nimenomaan Hyljeranta tulee kärsimään: rekka tyhjentää lastin joka kolmas minuutti (tai useammin) ja sitä louhetta sitten levitellään. Sanotaan vain, ettei meluhaittoja pahemmin tule ja että se on tilapäistä, mutta siis kestää useamman vuoden! Ja pahimmillaan selostuksen mukaan töitä tehdään kello 7-22 kuusi päivää viikossa.

f-02.00

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

17-03-2014

VVA: CEROLA

10/07.04/2012

Kuuden ELY:n haluaisimme tuoda

(2)

Re: Pyydetty mielipide YVA-selostuksesta Finnoonsatama 2014

Ympäristövaikutusten arviointiselostus on vaikuttava ja ansiokas selostus. Kuitenkin haluaisimme tuoda esille muutamia näkökohtia:

1. Veneliikenne

Suomenojan pienvenesatama on Suomen suurin satama ja viikonloppuisin satamasta merelle ja taas takaisin satamaan, on erittäin vilkas veneliikenne. Mielestäni sisäänajo satamaan tulisi miettiä liikennevirtojen hallinnan kannalta. Nyt laitureiden sijoittelu ja eri vaihtoehtoisissa esitetyt maatäytöt sotkevat luontevaa veneliikennettä. Jäin kaipaamaan eri vaihtojen vertailua veneliikennevirtojen kannalta. Todennäköisesti paras on se, jossa liikennevirta pääsee jakaantumaan mahdollisimman moneen pienempään virtaan mahdollisimman aikaisin.

Toinen näkökulma on Stora Hallonkobbenin sikaani. Olisi suotavaa poistaa ensimmäinen kari, jolloin veneliikenteen ajolinja suoristuisi todella paljon. Nyt veneet ahtautuvat kapeaan ajoväylään joka käy kiertämässä kaksi lateraalimerkkiä. Etenkin punainen lateraali on hankalassa paikassa ja voitaisiin poistaa ruoppaamalla väylältä kari pois.

2. Ruoppaus

Ruoppausmassat on ajateltu kuljetettavan meriläjäytys alueelle. Tämä oletama on kuin itsestään selvyyttä? Kuitenkin ruoppausmassojen koostumus (hiekka, moreeni, savi) perustuu vain 7 (ks. sivu 152) näytteeseen. Minusta pohjasedimenttikarttoja voi piirtää vasta noin 100 - 200 näytteen jälkeen ! Vieressä olevassa Nuottaniemessä on suoritettu useita ruoppauksia ja moreeniahhan se pääosin on ! Mutaa on vain 5-10cm kerros. Eli tätä ei tarvitse kuljettaa pois, vaan voidaan helposti käyttää täyttömassana. Tämä on kustannussäästö mahdollisuus !

3. Meriläjäytys

Tämä on erittäin vahingollista ajattelua, että viedään suuria ruopattuja massoja mihinkään painanteeseen matalassa (30-40m) Suomenlahdessa. Puuttuu vain, että viedään Viron puolelle tai kansainväliselle vesialueelle. Se on sitä ajattelua, että laitetaan vahinko kiertämään. Merikalastukselle tämä on hyvin haitallista. Nyt jo pusketaan putkessa Espoon ns. ”puhdistetut likavedet” ,jotka erittäin typpi- ja fosforipitoisina ovat muuttaneet Kytö saaren ympäristön luotoa ja kalakantaa. Nyt esitetään vastaavaa lisää. Kannattaisi hypätä kesällä veneeseen ja käydä katsomassa ,missä tilassa se meri jo nyt on siellä.

4. Täyttö

Täyttämisen motiivi ei voi olla täyttömassalähteiden ongelmat (Länsimetron, Blominmäen jätevedenpuhdistamo) Kyllä louhittua kiveä voi murskata sepeliksi ja siitä saa jopa hyvän hinnan. Maa aineksille on jopa pörssi olemassa www.maaporssi.fi, siellä ostetaan ja myydään maa-aineksia. Nyt tuntuu siltä, että ainut syy tehdä täyttöä on ongelmakiviaineksen sijoittaminen jonnekin ? Ei tämä voi olla suunnittelun lähtökohta.

Täyttö vaihtoehtoja on useita ja kannatamme VE 0+ ja VE 2 vaihtoehtoja, koska ne manipuloivat aluetta vähiten. Ne ovat myös veneliikenteen kannalta parhaat. Veneliikenne on alueella jo varsin mittavaa ja liikennevirtojen sujuvuus on heikkoa VE 1 ja VE 3 vaihtoehtoisissa. Toki ymmärrämme, että tarve on asunnoille ja meillä ei ole sitä vastaan mitään. Meriuposkuoriasikanta ja rantauposkuoriasikanta tulee kyllä häviämään. Vastalahjaksi odottaisi joitain positiivisia ympäristötekoja, kuten vähemmän täyttöä ja ruoppausta ja esim. Espoon jätevesien puhdistusasteen nostamista nykyisestä.

5. Veneiden talvisäilytys

Täyttötarpeeseen vaikuttaa myös oleellisesti veneiden talvisäilytys. Tätä ei ole millään tavalla selostettu ? Me ainakaan emme löytäneet siitä mitään ? Todella omituista, koska kyseessä on Suomen suurin veneiden talvisäilytyskenttä. Ehdotamme lämpimästi talvisäilytyksen konseptin muuttamista venehotelli-pohjaiseksi. Tällöin kenttätilan tarve vähenee 70% - 80%, koska veneet päällekkäin hyllyissä venehotellissa. Säästyneen tilan voi käyttää asunnoille, jos ei muuta keksitä. Mutta nykyinen systeemi on ruma.

6. Kulttuurihistoria

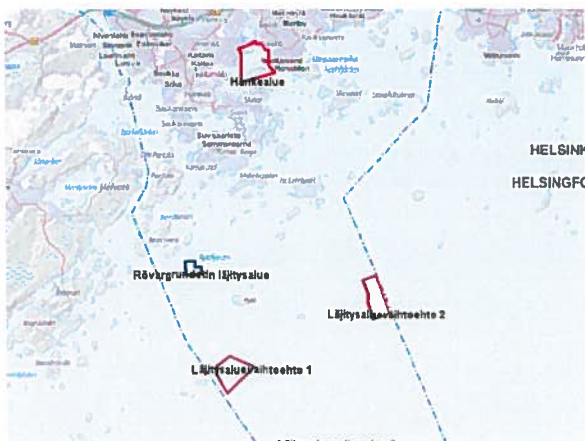
Nuottaniemeä ei jostain syystä mainita lainkaan, kun sivulla 290 on selostettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ympäristöjä. Nuottaniemessä on 1900-luvun alussa rakennettu Villa Cuore (entinen Masalin huvila) ja siihen liittyvä Professori arkkitehti Aarne Ervin suunnittelema rantasauna v.1946, aivan Nuottaniemen kärjessä, rakennettuine piha-alueineen. Museovirasto kuitenkin antanut asiasta lausunnon ym... Jostain syystä Espoon suunnitteluviranomaiset ja Nuottanimen asukkaat ovat olleet epäsynkroonissa viimeiset 50 vuotta. Siksi me tämä ProNuottaniemi yhdistyskin perustettiin. Ehkäpä nyt voisi alkaa yhteistyön aika. Toivoisimme, että nämä tiedot lisättäisiin selostukseen. Rantasauna on kuitenkin vain 100 metriä vaikutusalueen rajasta.

Pro Nuottaniemi Yhdistys
Nuottaniemessä Espoossa

16.3.2014

Palaute Finnoonsataman ympäristövaikutusten arviointiselostukseen

7:02.00



Palautteen antajan perustiedot

Nimi:
Osoite:
Postinumero:
Postitoimipaikka:
Puhelin:
Sähköpostiosoite:

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
01-04-2014
MIA: EEROLA
UUDELY/10/07.04/2014

● Palauteen sijainti

[x] Palaute antaja tietää, että tämä palaute vastaa arviointiselostuksesta yhteysviranomaiselle annettavaa kirjallisen mielipidettä. Se lähetetään sekä hankkeesta vastaavalle että yhteysviranomaiselle.

Sanallinen palaute

Finnoonsataman laajimmassa VE2-vaihtoehdossa sataman talvisäilytysalue on aivan liian pieni. Satojen veneiden kuljetus esimerkiksi Kirkkonummen ja Espoon välillä joka kevät ja syksy tilanpuutteen vuoksi on veneilijälle täysin epärealistinen vaihtoehto. Myös kuljetuskulut veneilijälle olisivat moninkertaiset nykyiseen veneen nosto/laskukuluun verrattuna. Tällä hankkeella Espoo ajaisi veneilijät naapurikuntiin. Tilalle jäisi pieni rikkaiden luksussatama, ei mikään tavallisen työssäkäyvän ihmisen tukikohta. Toivottavasti Finnoonsataman laajinta vaihtoehtoa ei koskaan toteuteta!



● Palauteen sijainti

Palauteen antajan perustiedot

Nimi:
Osoite:
Postinumero:
Postitoimipaikka:
Puhelin:
Sähköpostiosoite:

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

01-04-2014

[x] Palauteen antaja tietää, että tämä palaute vastaa arviointiselostuksesta yhteysviranomaiselle annettavaa kirjallisen mielipidettä. Se lähetetään sekä hankkeesta vastaavalle että yhteysviranomaiselle.

Sanallinen palaute

Finnoonsataman suunnitelman VE1-vaihtoehdon sataman veneiden talvisäilytysalue näyttää ahtaammalta kuin nykyisin. Nytkin talvisäilytysalue on aivan täynnä. Veneen kuljetus esimerkiksi Kirkkonummen ja Espoon välillä joka kevät ja syksy tilanpuutteen vuoksi olisi hyvin epäkäytännöllistä ja hidasta. Tällöin satama normaalin veneilijän tukikohtana olisi käyttökelvoton. Toivottavasti Finnoonsataman muutoshanketta ei toteuteta ollenkaan, tai se toteutetaan vain VE 0+ -laajuisena.

4

Munter Tuulikki

Lähetäjä:
Lähetetty: 31. maaliskuuta 2014 23:28
Vastaanottaja: ELY Kiriaamo Uusimaa
Kopio:

Aihe: Finnoon satama

Finnoonsatama; ruoppaus, täyttö ja läjitys, ympäristövaikutusten 18 arviointiselostus tiivistelmä.

Hei

Luin läpi ko. tiivistelmän.

Näin veneilijänä ihmetyttää, miksi dokumentissanne ei puhuta sanallakaan veneilijöihin kohdistuvasta tulevasta ongelmasta, jos hanke toteutuu siten kun on ajateltu, eli alueelle nousee asuntoja 4000 ihmiselle. Hanke sinällään varmasti hyvä ja toteuttamiskelpoinen, mutta meitä veneilijöitä todellisia luontoihmisiä ei ole huomioitu tiivistelmässä yhdelläkään lauseella.

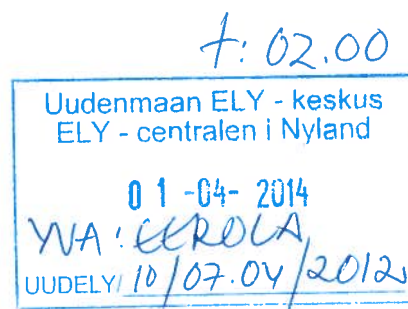
Olisi kohtuullista ehdottaa jotain tilalle, jos suomenoja nyt on se ainut paikka, jonne voidaan rakentaa kalliita merenranta-asuntoja. Kalat, liito-oravat ja linnut on huomioitu, mutta veneilijät on sivuutettu tyystin. Täytyy muistaa, että suurin osa veneilijöistä on luontoihmisiä, jotka arvostavat luontoa. Mielestäni on oikein huomioida em. lajit, unohtamatta kuitenkin meitä ihmisiä, jotka satumme pitämään luonnossa liikkumisesta ja retkeilystä, varsinkin ainutlaatuisessa saaristostamme.

Meitä veneilijöitä on muutamia tuhansia kyseisessä satamassa. Veneitä suomenojalla on yli tuhat, joten veneilijöitä perheineen on minimissään kaksi tuhatta. Asia koskee siis aika montaa espoolaista veronmaksajaa.

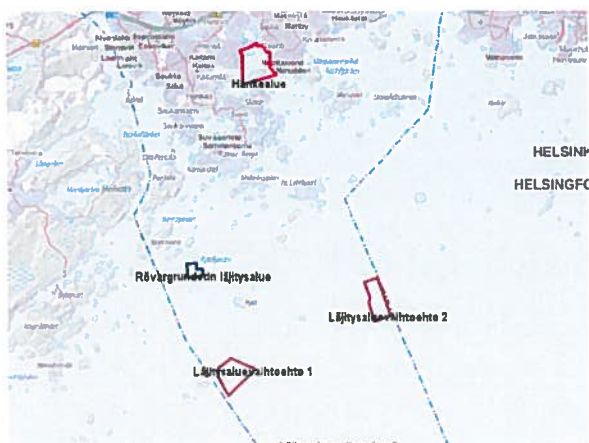
Huhuja kiertää kaikenlaisia. Pahimmat jopa sellaisia, joissa veneitä alettaisiin talvisäilyttämään jossain siuntiossa asti. Liikenteen päästöt ym. haitat olisivat aivan hirvittävät. Kuolleen syntynyt ajatus, ei mitään järkeä moisessa ajattelussa/suunnitelmassa.

Kuinka vastaatte, mitä realistisia vaihtoehtoja on mietitty veneilijöille. Mihin suomenojan >tuhat venettä voidaan sijoittaa, missä espoossa voisi olla vastaavalle laivueelle paikat sekä kesällä että talvella?

Kiitos jo etukäteen



Palaute Finnoonsataman ympäristövaikutusten arviointiselostukseen



Palautteen antajan perustiedot

Nimi:
Osoite:
Postinumero: 02260
Postitoimipaikka: ESPOO
Puhelin:
Sähköpostiosoite:

Palautteen sijainti

[x] Palautteen antaja tietää, että tämä palaute vastaa arviointiselostuksesta yhteysviranomaiselle annettavaa kirjallisen mielipidettä. Se lähetetään sekä hankkeesta vastaavalle että yhteysviranomaiselle.

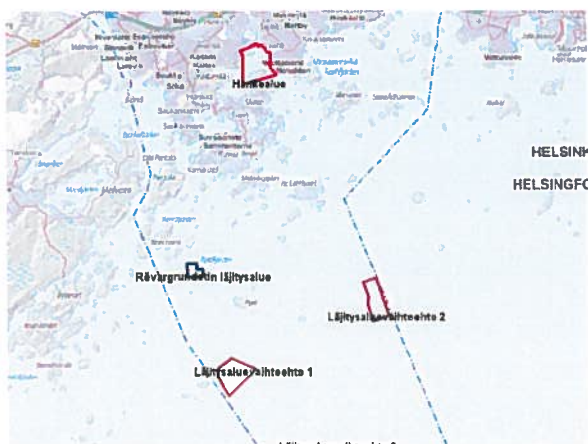
Sanallinen palaute

Läjäytysalueet

Ihmettelen miksei ole tutkittu vaihtoehtoa että otetaan käyttöön kaikki 3 läjäytysaluetta ympäristökuorman hajauttamiseksi. Eikö astettava läjitys kaikille kolmelle alueelle rinnakkain, vähentäisi "piikkikuormitusta".

f: 02.00
Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
02-04-2014
NA: GEROLA
UUDELY/10/07.04/2012

Palaute Finnoonsataman ympäristövaikutusten arviointiselostukseen



Palautteen antajan perustiedot

Nimi:

Osoite:

Postinumero: 02260

Postitoimipaikka: ESPOO

Puhelin:

Sähköpostiosoite:

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

02-04-2014

UUDELY/

● Palautteen sijainti

[x] Palautteen antaja tietää, että tämä palaute vastaa arviointiselostuksesta yhteysviranomaiselle annettavaa kirjallisen mielipidettä. Se lähetetään sekä hankkeesta vastaavalle että yhteysviranomaiselle.

Sanallinen palaute

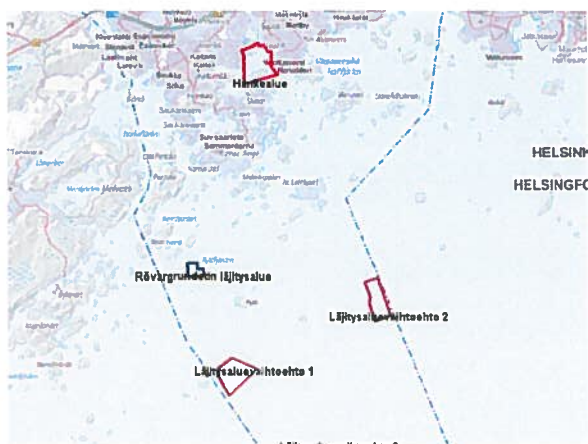
Rakennusvaiheen liikenteen vaikutus

Koska osa maa- ja ruoppausaneista on tarkoitus kuljettaa autolla muualle, kasvaa etelä-pohjoissuntainen liikenne nykyisellä Hylkeenpyytäjäntiellä koska tämä on ainoa väylä venesatamaan. Rakennusvaiheessa kuorma kasvaa tästäkin.

Lisäksi raportissa ei ole kiinnitetty huomiota nykyisen Hyljelahden asuinalueen kuumaan, joka jo nyt on merkittävä (n. 10 ajoneuvoa/min).

Hyljepyytäjätien liikenteen kuormitus ja haitta lähiseudulle on siis mielestäni aliarvioitu YVA-raportissa.

Palaute Finnoonsataman ympäristövaikutusten arviointiselostukseen



● Palaute sijainti

Palautteen antajan perustiedot

Nimi:
Osoite:
Postinumero: 02260
Postitoimipaikka: ESPOO
Puhelin:
Sähköpostiosoite:

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

02-04-2014

UUELY/

[x] Palautteen antaja tietää, että tämä palaute vastaa arviointiselostuksesta yhteysviranomaiselle annettavaa kirjallisen mielipidettä. Se lähetetään sekä hankkeesta vastaavalle että yhteysviranomaiselle.

Sanallinen palaute

Venesatama ja veneiden talvisäilytys

Venesatama voidaan laajentaa myös muuttamalla vaihtoehtoja siten että sekä veneilijöiden tarpeet että lintujen pesintä huomioidssn.

Vaihtoehto 0+:

-Rakennetaan silta satamasta Pirisaareen penkereen sijaan

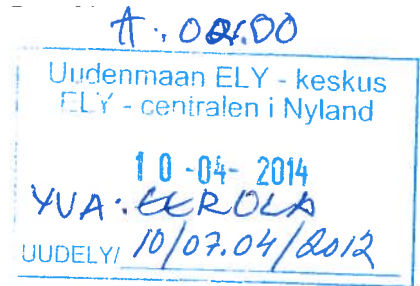
-Lyhennetään laituria siten että lintuluoto jää nykyisellään. Korvaavat venepaikat hoidetaan laiturilla Pirisaaren pohjoispuolella sekä sataman länsireunalle.

Myös muut vaihtoehdot voidaan modifioida vastaavasti.

6

Kielosto Sini

Lähetäjä:
Lähetetty: 9. huhtikuuta 2014 18:02
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Finnoon sataman ympäristövaikutusten arviointiselostus



Tervehdys,

Finnoon sataman kehitys ei tunnu huomioivan mitenkään sitä, että siellä nykyisellään talvehtivien noin 1000 suuremman köllillisen purjeveneiden kohtaloa. Valitettavasti suunnitelmat esittävät ratkaisuksi venehotellia, joka toki sopii pienille ja keskisuurille moottoriveneille, mutta ei mitenkään purjeveneille, joilla usein on lähes kaksimetriset kölit. Hotelliin liittyy sekin epäkohta, että kun vene on siellä hotellissa hyllyllä, sitä ei voi huoltaa. Suuremmissa veneissä on paljon kunnostettavaa ja taloudellisista sekä harrastuksellisista syistä ihmiset tekevät ne itse. Huoltotyöt vaativat aikansa ja ennen kaikkea tilansa. Tällaisten veneiden on oltava maassa.

On varmastikin ympäristövaikutuksia aiheuttavaa, että veneitä huolletaan. Esitän, enkä varmaankaan ainoana, että ei ole ympäristövaikutuksiltaan lainkaan merkityksetöntä se, että nämä kölivenet pitää Finnoon sataman suunnitelman ajamana kuljettaa kauas muualle pois rannikolta. Se ei ole ympäristöystävällistä verrattuna siihen, että veneet nostetaan rannalle. Sen lisäksi se on niin kallista, että ihmisten on etsittävä talvisäilytykseen sopiva ranta jonkun muuan kunnan alueelta, ellei Espoo sellaista aluetta osoita.

Odotan Espoolta parempia ratkaisuehdotuksia.

Tervesin,

Uudenmaan ELY-keskus

Kirjaamo

PL 36, 00521 Helsinki

21.4.2014

7

Mielipide koskien Finnoonsataman YVA-raporttia maaliskuulta 2014.

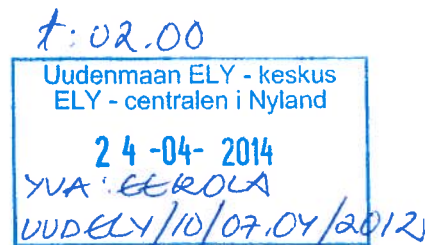
1. Proomujen tai niiden hinaajien aiheuttama veden samentuminen
PL vaihtoehto 0+ ruoppaustarve on 1,3-2,0 milj. m³. Taloudellisista syistä ruoppaus tullaan todennäköisesti tekemään 3:lla ruoppaajalla 3-4 vuoden aikana (s. 59). Tällöin proomukuljetusten lukumäärä klo 07-22 välisenä aikana tulee olemaan 2-3 proomua tunnissa jompaankumpaan suuntaan ahtaassa ja matalassa väylässä. Proomujen tai hinaajien mottorit tulevat olemaan yli 500 kW.
Voimakkaat mottorit ja hitaasti liikkuvat proomut tulevat aiheuttamaan lähes jatkuvan pohjasedimenttien sekoituksen ja siitä johtuvan vesien samentumisen kauas ruoppausalueen ulkopuolelle
Yo tekijän huonontavaa vaikutusta veden laatuun ja sitä kautta linnuston elintilaan 3-4 vuoden aikana ei ole arvioitu.
2. Melu.
Suurin melulähde tulee olemaan täyttömateriaalien kippausmelu (s. 109-110). Täytöt on ajateltu tapahtuvan 6 vrk/viikossa (myös lauantaisin) kolmessa vuorossa (siis myös öisin). Keskimäärin autokuljetuksia tulee olemaan 9 tunnissa mutta saattaa ajoittain ole jopa 2-3 kippausta minuutissa. Tämän lisäksi tulee täyttömateriaalien siirto- ja tasoitusmelu.
Kuvan 41 mukaan melu tulee ylittämään 65 desibeliä lähiasutusalueella. YVA:n tulkinna mukaan melu ei ylitä ohjeavoja, koska melu ei ole jatkuvaa.
YVA:n tulkinta "jatkuvasta" on kiistanalainen. Täyttömateriaalin siirto- ja tasoitusmelua ei ole otettu lainkaan huomioon.
YVA ei ole ottanut meluhaittoja huomioon linnuston elintilan ja asukkaiden kannalta riitävällä tavalla.

3. Venesatama ja veneily.

Finnoonsatama on yksi Suomen suurimmista pienvenesatamista. Pl vaihtoehto 0+ ruoppauksen ja täytön erittäin haitalliset vaikutukset venesataman käyttöön ja veneiden talvisäilytykseen on huomioitu vain kevyesti sivulla 143.

YVA ei tuo esille sitä tosiseikkaa, että venesataman käyttö ruoppauksen ja täytön, 3-5 vuoden aikana, tulee olemaan vaikeaa, nykytilanteessa mahdotonta.

Uudenmaan ELY-keskus
Kirjaamo
PL 36
00521 Helsinki



Mielipide ja huomautus Finnoonsataman rakentamisen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä

YVA-selostuksen perusteella ja myös sen merkittävistä puutteista johtuen katson, että ei ole edellytyksiä toteuttaa YVA:n vaihtoehtoja (VE) 1-3. Näiden vaikutukset satama-alueelle ja luontoon ovat huomattavat ja kielteiset. Ainakin VE 2 on myös maakuntakaavan vastainen kuten Uudenmaan liitto on aiemmin todennut, joten ainakaan sitä ei voi toteuttaa.

Kun vaihtoehtoa 0+ kavennetaan täytön osalta itäreunaltaan, on se sosiaalisten vaikutusten ja luonnontieteellisten vaikutusten ohella myös linnuston kannalta paras. Tämä VE 0+ korjattuna on varsin toteuttamiskelpoinen ja ympäristövaikutukset jäävät vähäisiksi.

Arviointiselostuksen mukaan hankkeen sosiaaliset vaikutukset ovat hankkeen vaikutusalueen asukkaiden ja muiden hanke- ja lähialueen käyttäjien näkökulmasta pääosin kielteisiä. Tähän arvioon on helppo yhtyä ja tämä tulisi ottaa asiallisesti huomioon.

Tiivistelmän taulukossa on maankäyttö ja kaavoitus niputettu yhteen ja saatu yhteenvetotaulukkoon hyvin positiiviset vaikutukset. Tätä esitystapaa voidaan pitää varsin harhauttavana ja tarkoitushakuisena nykyisen vallitsevan maankäytön kannalta. Hankkeen alueella on vallitsevana maankäyttönä tuhansia ihmisiä koskeva Espoon laajin pienvenesatama ja veneiden talvisäilytysalue.

Vastoin hyvän YVAn periaatteita, veneiden talvisäilytyspaikkojen siirtoa ja uusia talvisäilytyspaikkoja ei ole kuitenkaan vielä selvitetty. Nämä on nyt luonnollisesti ratkaistava huolella erikseen ennen kuin voidaan tehdä päätöksiä alueen käytöstä.

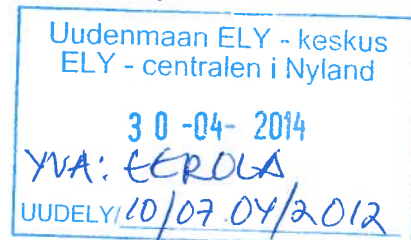
Tämän vakavan puutteen takia YVA-selostus ei näin ollen täytä lainsäädännössä asetettuja periaatteita kattavana selostuksena, ja sitä voidaan siten pitää tarkoitushakuisena.

Espoossa 24.4.2014



Uudenmaan ELY-keskus
Kirjaamo
PL 36
00521 Helsinki

A. 02.00



Mielipide ja huomautus Finnoonsataman rakentamisen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä

Soukan Venekerho ry (SVK) on tyytymätön Finnoonsataman rakentamisen ympäristövaikutusten arviointiin, joka on esitetty arviointiselostuksessa (Maaliskuu 2014).

<http://www.ymparisto.fi/finnoonsatamaYVA/>

Soukan Venekerho ja Espoon kaupunki ovat sopineet, että SVK:n jäsenten veneitä voidaan säilyttää talviajan Suomenojan talvisäilytysalueella muiden venekerhojen ohella. Soukan Venekerholla on alueella talvisäilytyksessä nykyisin noin 130 venettä. Soukan Venekerho on näin ollen merkittävä asianomainen hankealueella.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen vaihtoehtojen (VE)1-3 vaikutukset satama-alueelle ja luontoon ovat huomattavat ja kielteiset. Näihin ei Soukan Venekerho kuitenkaan nyt tarkemmin puutu, mutta yhtyy näitä vaihtoehtoja kohtaan esitettyyn kritiikkiin eikä näe edellytyksiä vaihtoehtojen 1-3 toteuttamiselle. *Ainakin VE 2 on myös maakuntakaavan vastainen, kuten Uudenmaan liitto on todennut.*

Arviointiselostuksen mukaan hankkeen sosiaaliset vaikutukset ovat hankkeen vaikutusalueen asukkaiden ja muiden hanke- ja lähialueen käyttäjien näkökulmasta pääosin kielteisiä. Soukan Venekerho yhtyy tähän arvioon, sillä veneiden talvisäilytysmahdollisuuden poistuminen vaikeuttaa olennaisesti mahdollisuuksia käyttää aluetta nykyiseen tarkoitukseensa ja ylipäätään harrastaa veneilyä. Venehotellit eivät ole ratkaisu edes isommille moottoriveneille saati köliveneille.

Tiivistelmän taulukossa on maankäyttö ja kaavoitus on niputettu yhteen, jolloin yhteenvetotaulukkoon on vaihtoehtojen 1-3 osalta saatu hyvin positiiviset vaikutukset. Tätä esitystapaa voidaan pitää erittäin harhauttavana ja tarkoitushakuisena nykyisen vallitsevan maankäytön kannalta. Toiminnallisesti veneiden kesäpaikat ja talvisäilytys liittyvät yhteen ja toimivat nyt hyvin Suomenojalla. Kaikki veneet eivät ole Suomenojalla kesäisin, mutta ne voidaan hyvin siirtää sinne vesitse.

N 60° 8' E 24° 39'



Alueen nykyinen maankäyttö muodostuu nykyisin pääosaltaan venesatamasta ja veneiden talvisäilytyksestä. Veneiden talvisäilytyspaikkojen siirtoa ja uusia talvisäilytyspaikkoja ei ole kuitenkaan vielä selvitetty, ja selkeänä lähtökohtana tulee olla, että nämä on ratkaistava veneilijöiden kannalta tyydyttävällä tavalla ennen kuin voidaan tehdä päätöksiä alueen käytöstä. Hankkeen alueella on Espoon laajin pienvenesatama ja talvisäilytysalue, joiden tulevaisuus koskee tuhansia ihmisiä.

Talvisäilytysalueen siirrosta johtuvia ympäristövaikutuksia ei ole arvioitu, mitä voidaan pitää tässä vaiheessa vakavana puutteena, hyvän hallintotavan vastaisena ja suoranaisesti lain tarkoituksellisesti vääränä soveltamisena.

Mikäli talvisäilytys siirretään, mm. veneiden kuljetuksista, veneiden kunnostuksen ja huollon tarvitsemasta liikenteestä sekä uusien venesäilytysalueiden rakentamisesta aiheutuu huomattavia vaikutuksia niiden lähialueisiin. Venehotellisäilytykseen soveltumattomien suurten veneiden kuljetus sisämaahan vaatii raskasta erikoiskalustoa, jonka haitat ympäristölle ovat moninaiset ja huomattavat. Tämän lisäksi veneilijöiden välttämätön huoltoliikenne pitenee olennaisesti, mikä sekin rasittaa ympäristöä.

Vähintään kaavan jatkovalmistelun yhteydessä oni edellä esitetyn perusteella syytä tutkia myös venesataman ja veneiden talvisäilytyksen siirtovaihtoehtojen ympäristövaikutukset, kuten Espoon ympäristölautakuntakin lausunnossaan 10.4.2014 esitti.

Kuten arviointiselostuksesta selviää, veneharrastajat pitävät tärkeänä mahdollisuutta omatoimiseen veneiden kausihuoltoon sekä talvitelakointiin Suomenojan pienvenesataman yhteydessä. Tämä voi toteutua vain vaihtoehtoissa 0 ja 0+. Veneilijät ymmärtävät hyvin, että myös vaihtoehtoa 0+ on syytä muuttaa supistamalla sen itäreunan täyttöjä siten, että linnustolle ei aiheudu haittaa näiden liikkeessä pohjois-eteläsuunnassa lintulammen ja merialueen välillä.

Lähtökohtana alueen kehittämisessä tulee olla arviointiselostuksessa tarkasteltu vaihtoehto 0+ em. tavalla korjattuna. Näin se kiistatta nousee parhaimmaksi vertailuvaihtoehdoksi myös alueen arvokkaan linnuston kannalta.

Peruslähtökohtana tulee myös olla työpajassa kiteytetty toteamus: "Venesatamaa ei voi rakentaa sisämaahan, asutuksen voi."

Espoossa 23.4.2014

Eero Kallio
SVK:n kommodori

N 60° 8' E 24° 39'

10



● Palauteen sijainti

Palauteen antajan perustiedot

Nimi:
Osoite:
Postinumero:
Postitoimipaikka:
Puhelin:
Sähköpostiosoite:

l: 02.00
Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland
25-04-2014
YVA: EERO LÄ
UUD ELY/10/07.04/2012

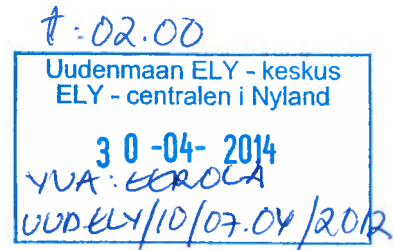
[x] Palauteen antaja tietää, että tämä palaute vastaa arviointiselostuksesta yhteysviranomaiselle annettavaa kirjallisen mielipidettä. Se lähetetään sekä hankkeesta vastaavalle että yhteysviranomaiselle.

Sanallinen palaute

Iivisniemen Koti- ja Koulu yhdistys (IKKY) toivoo, että sitten kun alueella on käynnissä rakennustyöt, niin Iivisniemen koululta taataan turvallinen kulku lintutornille joko Hyljemäenportin tai Hyljelahdentien suunnasta tultaessa. Kouluryhmät kulkevat pääsääntöisesti jalan, eli kevyen liikenteen reitti tulee olla selkeä ja selvästi rajattu, jotta koululaiset voivat sitä turvallisesti käyttää. Kiitos!

IKKYn Puheenjohtaja, Kirsi Malk

Uudenmaan ELY-keskus
Kirjaamo
PL 36
00521 Helsinki



Mielipiteitä ja näkökohtia koskien Finnoonsataman YVA-selostusta

Allekirjoltaneina olemme asianosaisia, sillä omistamme kiinteistön ja vesialueen Espoon ulkosaaristossa. Viittaamme myös 24.5.2013 Uudenmaan ELY-keskukselle lähettämäämme alkaisempaan mielipiteeseen asiaa koskien.

YVA-selostuksesta yleisesti

ELY-keskuksen tulee vaatia Espoon kaupunkia ottamaan hankkeen suunnittelussa alueen rakentamisen kustannukset, asukkaiden ja veneilijöiden tarpeet sekä merialueen ympäristövaikutukset tarkemmin ja kustannustietoisemmin huomioon. Osayleiskaavaluonnoksen mukainen todennäköisin toteutettava vaihtoehto on luultavasti vaihtoehto VE3 mikä saattaa merkitä jopa 1,2 milj. m³ täyttömaa täyttöö alueelle ja 1,3 milj. m³ ruoppausmassojen ruoppausta alueelta. Varsinkin näin suuri ruoppaustarve tulee minimoida mahdollisimman tehokkaasti. Sillä näiden maa- ja ruoppausmassojen käsittely merkitsee suuria kustannuksia kaupungille ja veronmaksajille, aiheuttaa paljon haittavaikutuksia lähialueen asukkaille ja veneilijöille sekä varsinkin ympäristömielessä pilaa Espoon kauniin ulkosaariston merialueen ja sen herkan luonnon vuosikymmeniksi eteenpäin.

Näiden kalkkien tekijöiden haitallisia ympäristövaikutuksia pitäisi vähentää mahdollisimman tehokkaasti. Mutta valitettavasti tämä YVA-selostus ei kestä minkäänlaista tieteellistä tarkastelua, vaan on pääsääntöisesti pelkästään kaunokirjallisuutta. Esim. läjitysaluevaihtoehtoihin kohdistuvien vaikutusten suuruuden arvioidaan kaikissa vaihtoehdoissa olevan pieni tai enintään keskisuuri ja vaikutusten merkittävyudeksi vähäinen tai olematon kaikissa läjitysaluevaihtoehtojen perustumatta mihinkään tosiasioihin ja todellisiin tuloksiin. Tästä syystä tämä YVA-selostus ei ole tieteellinen tarkastelu jollainen sen ehdottomasti pitäisi olla, sillä ympäristövaikutukset on arvioitava tarkoin kriteerein ja ne on perusteltava mitataustuloksien ja tarvittaessa eri alojen asiantuntijalausunnoin. YVA-selostuksen tehneen konsulttiyrityksen asiantuntemus ei näin monialaisen ympäristöselostuksen tekoon riitä, eivätkä he pyynnöstä huolimatta myöskään ole käyttäneet avukseen mulden alojen asiantuntijoita.

Uudenmaan ELY-keskuksen tulee vaatia Espoon viranomaisilta myös selvitystä puolueettomuudesta. Esim. millä perusteella kyseinen konsulttiyritys valittiin Finnoonsataman YVA-selostuksen tekijäksi, ketkä olivat muut konsulttiehdokkaat joita he harkitsivat, miten näiden kaikkien kilpailutus päättyi, kuinka monta muuta eri ympäristökonsulttiyritystä Espoon viranomaiset ovat menneinä vuosina käyttäneet, kuinka usein nyt tehneen YVA-selostuksen tehnyt konsulttiyritys on saanut Espoon viranomaisilta toimeksiantoja ja varsinkin mitä kytkeäntöjä Espoon viranomaisilla ja heidän perhejäsentillään on valittuun konsulttiyritykseen jne.

Uudenmaan ELY-keskuksen tulee vaatia Espoon viranomaisilta ottamaan huomioon seuraavat vaatimukset:

1. ELY-keskuksen tulee ehdottomasti vaatia Espoon viranomaisilta että YVA-selostuksessa esitetyt vaihtoehdot eivät ole voimassa olevan maakuntakaavan sekä Uudenmaan maakuntavaltuuston hyväksymän Uudenmaan vaihemaakuntakaavan vastaisia ja eivät edellytä maakuntakaavan muutosta. Sillä vain lainvoimaiset kaavat varmistavat, että arvioinnit on suoritettu asianmukaisesti ja suunnitelmat täyttävät lain vaatimukset. Nyt YVA-selostuksessa esitetyt vaihtoehdot eivät perustu lainvoimaiseen kaavan ja vaativat muutokset niihin liittyvine arvioinneineen. Finnoonsataman edustan merialueelle on esitetty laajat, asuinrakentamiseen tarkoitetut merltäytöt. Vastaavia taajamatoimintojen merltäyttöalueita ei ole osoitettu maakuntakaavassa. Täyttöalueiden tietyssä määrin esittäminen kuten tässä tapauksessa on esitetty voidaan katsoa maakuntakaavan täsmennykseksi, mutta tehokkaasti rakennettavien täyttöalueiden ulottaminen maakuntakaavassa esitetyn pääkaupunkiseudun rannikko- ja saaristovyöhyke -rajauksen sisäpuolelle ei ole maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Tässä viittaamme erityisesti Uudenmaan liiton 21.5.2013 ja Tringa ry:n 30.5.2013 lausuntoihin Uudenmaan ELY-keskukselle.

2. Finnoonsataman alueen perustamista tai perustuksia ei tule hoitaa näin suurella määrällä täyttömaata sillä täyttö voidaan vähentää minimiin käyttämällä toisenlaista perustusteknologiaa. Sataman alue voidaan perustaa teräspäälutuksilla tai teräspaaluksilla jolloin sekä täyttömaan määrä että ruoppaustarve vähenee merkittävästi. Myös kustannusmielessä teräspaalu-perustus on huomattavasti edullisempi vaihtoehto kuin ruoppaus ja täyttömaan käyttö.

Hämmästelemme sitä tosiasiaa, että Espoon viranomaiset ja YVA-selostuksen tehnyt konsulttiyritys elvät näe teräspaalu-tusta parhaimpana vaihtoehtona ympäristömielessä vaikka se on yksityiskohtaisesti esitetty heille molemmille ja alueen asukkaat ovat pyytäneet ottamaan sen myös huomioon molemmissa YVA-työpajoissa. Tämä teknologia on erittäin toteuttamiskelpoinen joka aiheuttaa mahdollisimman vähän ympäristöhaittaa luonnolle, muille ympäristöarvoille sekä ihmisten hyvinvoinnille. Teräspaaluksella on toteutettu rakentaminen meren päälle menestyksellisesti alkaisemmin esim. Ruotsissa Tukholman Järlä Sjö ja Gåshaga alueilla, Tanskassa Kööpenhaminassa Sluseholmenin alueella, Norjassa Oslon Tjuvholmen alueella sekä Suomessa Espoon Kellaniemessä ja Lauttasaaren Merenkuljetusrannassa. Tässä viittaamme erityisesti Kehitys Oy Uusimaa lausuntoon 27.5.2013 Uudenmaan ELY-keskukselle.

3. Ymmärrämme että metron jatkeen Matinkylä-Kivenlahti ja Blominmäen jätevesitunnelin täyttömaat täytyy sijoittaa jonnekin, varsinkin mikäli Helsinki Jätkäsaari on jo täynnä ja kuljetus Vantaalle on ilian kallis vaihtoehto. Tällöin ensisijaisesti Espoosta tulee löytää kustannuksiltaan sellainen paikka jonne täyttömaa voidaan sijoittaa jotta se palvelee mahdollisimman hyvin muitakin kohderyhmiä. Tässä tapauksessa tämä toinen kohderyhmä on veneilijät jotka menettävät veneidensä säilytysmahdollisuuden kun Finnoonsatama rakennetaan. Erinomainen alue veneiden talvisäilytykseen on Ämmänsuon-Kulmakorven suuri maantäyttöalue. Tuomalla metron jatkeen ja Blominmäen täyttömaat tänne saadaan runsaasti talvisäilytystilaa Espoon tuhansille veneilijöille joka on sledettävän ajomatkan päässä mereltä josta he muuten Suomenojalla jäävät paltsi. Tällöin myös Finnoonsataman täyttö- ja ruoppaustarve vähenee minimiin eikä Finnoonsataman alueelle tarvitsi rakentaa kallista venehotellia. Käyttämällä Ämmänsuon-Kulmakorven aluetta täyttöalueena vähennetään myös kuorma-autokuljetukset Pohjois-Espoosta ja varsinkin niiden aiheuttamat meluhaitat Finnoonsatamassa minimiin.
4. YVA-selostuksen sivulla 245, kohdassa 15.8.2 konsulttiyritys toteaa että vedenlaatuun kohdistuvat vaikutukset jäävät vähäisiksi, mikä on täysin virheellinen väittämä. Konsulttiyrityksen mukaan vaikutukset kohdistuvat lähinnä pohjaeläimiin, joiden elinympäristö muuttuu. Kuitenkin Metsähallitus on todennut lausunnossaan 31.5.2013 että ruoppausten ja läjitysten suurimmat haitat liittyvät meriupokaskuorilaisille aiheutuviin vaikutuksiin. Meriupokaskuoriainen on uhanalainen laji joka kuuluu EU:n luontodirektiivin liitteen II lajielimiin. Laji on siksi lailla suojeltu ja luokiteltu uhanalaiseksi ja erityisen suojeltavaksi. Täten lajin säilymiselle tärkeitä esiintymisalueita ei saa hävittää eikä heikentää. Meriupokaskuoriaista uhkaa ruoppaaminen, rakentaminen, vedenlaadun muutokset ja veneliikenne. Nämä tulevat kaikki olemaan mittavia Finnoonsataman hankkeessa. Aikaisemmissa selvityksissä on meriupokaskuoriaisien esiintymiä todettu hankealueen välittömässä läheisyydessä, kummallakin puolella hankealuetta ja tämä kuvaa selkeästi että elinympäristö on lajille sopiva. Täten läjitystä Espoon merialueille ei tule missään muodossa sallia.
5. Mikäli kaikesta huolimatta Finnoonsataman aluetta joudutaan edes vähäisessä määrin ruoppaamaan niin nämä vähäiset ruoppausmassat tulee ehdottomasti läjittää läjitysalueelle 3. Sillä alueet 1 ja 2 sijaitsevat syvänteissä matalien alueiden välissä jotka ovat linnustolle ja kalakannalle erittäin tärkeitä paikkoja, Stensjär ja Örsjär vieressä sekä idässä koko Koirasaaren matalikko. Varsinkin Stensjärin ulkopuolella olevan matalikon takia linnusto vilhtyy alueella. Ruoppausmassojen liejut tulevat olemaan hyvin pitkävaikutteisia, vaikuttaen sameuteen, kalakantaan, pohjakasvustoon ja sen myötä myös linnustoon. Ruoppausmassojen myrkyllinen kemiallinen sisältö on riskitekijä vaikkakin pintaruoppaus tehdään ensin. Täten läjitysmassojen ympäristövaikutukset elvät todellakaan ole vähäisiä ja olemattomia kuten konsulttiyritys YVA-selostuksessaan virheellisesti väittää.

Kustannukset eivät myöskään saa ohjata läjitysalueen 3 valintaa, tärkeimmän tekijän on oltava haltalliset ympäristövaikutukset ja niiden tehokas minimointi. ELY-keskuksen on vaadittava että Espoon viranomaiset käyttävät läjitysalueella 3 mikäli edes vähäistä läjitystä joudutaan tekemään. Lisäksi työhön käytettävät ruoppausproomit on varustettava sihtiverkoilla mikä mahdollistaa sen että läjitysmassat eivät leviä virtausten ja merenkäynnin takia lähisaarten rannoille kuten on käynyt Rövargrundin läjitysalueella.

Kuitenkin YVA-selostuksessa läjitysalue 3 on huolellisesti konsulttiyrityksen toimesta tekstissä suljettu erinäisin syin pois, melko varmasti toimeksiantajan Espoon viranomaisen nimenomaisesta vaatimuksesta. Viranomaisten mukaan sen käyttö olisi liian kallista ja se halutaan siksi rajata kaikin mahdollisin keinoin pois, joten tässäkin suhteessa on selvää YVA-selostusta elvät todelliset tieteelliset ympäristösyöt ja haitat ohjaa Finnoonsataman hanketta. Pienin haitta läjitysalueella todetaan olevan Rövargrund 0+ alueella ja samalla se todetaan kelpaavan kaikille rakennusvaihtoehdolle. Se että ruoppaus nostaisi merenpohjaa peräti 15 m alueella 3, mutta ei sitten Rövargrundin 0+ alueella, eikä siitä joka tapauksessa olisi mitään haittaa ei pidä paikkaansa. Eihän Rövargrundin alueella ole edes vettä riittävästi, jos suurin ruoppausvaihtoehto toteutuu sille alueelle muodostuu uusi pieni saari. Se on siis huomattavasti pienempi alue kun läjitysalue 3.

6. YVA-selostuksessa väitetään myös että läjitysmassat leviävät korkeintaan 400-500 m minkä konsulttiyritys on todennut mallennuskokein. Sivulla 175 kohdassa 14.1.1 todetaan että virtausmallin virtauksia liikkeellepanevana tekijänä ovat käytännössä tuuli ja sen aiheuttamat pinnankorkeuden muutokset. Tässä konsulttiyritys on tehnyt karkean virheen, hän ei ole huomionnut tärkeintä virtauksia liikkeellepanevaa tekijää, nimittäin vilkasta alusliikennettä 9 m väylällä ruoppausalueen 2 välittömässä läheisyydessä. Siksi konsulttiyrityksen ilmoittama virtausten 400-500 m vaikutusalue on virheellinen väite. Sillä jokainen saaristolainen on jo vuosikymmeniä ollut tietoinen että virtausten liikkeelle paneva vaikutus on nimen omaan alusten muodostama aalto- ja imuvaikutus, joka on erittäin merkittävä kaukana lähisaarten rannoilla kun kilometrien päässä avomerellä suuret (yli 200 m pitkät, yli 30 m leveät ja 8 m syväyttä vaativat) alukset ajavat jopa 20 solmun nopeudella 9 m väylää pitkin ohi. Tästä asiasta huomautettiin työpajoissa useasti myös konsulttiyritystä ja pyydettiin lisäselvitystä mallennuskokeista mitä he eivät suostuneet antamaan. Todettakoon nyt että Suomessa on tietävästi ainoastaan yksi taho joka pystyy luotettavasti ja puolueettomasti arvoimaan suurten alusten virtausvaikutukset merialueilla. Tämä taho on VTT:n laivatekniikan laboratorio Espoossa jota konsulttiyritys ei ole YVA-selostukseen käyttänyt, vaan perustanut näkemyksensä epätieteellisiin mallennuskokeisiin.

Selostuksessa ei esitetä toimia, joilla ruoppauksen vesistövaikutukset minimoidaan, eikä kuvata miten estetään läjitysalueen sameuden leviämistä herkille saariston lähialueille. Sitä vastoin selostuksessa todetaan konsulttiyrityksen toimesta melkein joka kohdassa että ympäristövaikutukset ovat vähäiset tai olemattomat. Selostuksessa ei ole esitetty tietoja vallitsevista virtausoloista, joten läjityksen vaikutusalueen rajaksi esitetyn 1500 m puskurivyöhykkeen riittävyyteen ei selostus ota kantaa. Tässä viittaamme erityisesti Metsähallituksen lausuntoon 31.5.2013 jossa todetaan että ruoppauksen ja läjityksen pitkäaikaisvaikutuksia väheksytään pääsääntöisesti läpi ohjelman.

Vallitsevilla lounaistuulilla koko Suvisaariston vesi tulee läjitysmassojen takia samentumaan pitkäksi aikaa, useiksi vuosikymmeniksi. Jo nyt ovat rannat täynnä kaislaurakkoa, mutta se ei ole Espoon viranomaisen mukaan kuulemma mahdollista koska sinne ei saa sellaista kipata. Suvisaaristossa Kytön selkä on käytännössä jo liejuuntunut ja kuollut, sillä nykyisin kaikki köydet ja ankkurit joita purjehduskilpailuissa käytetään on paksussa liejussa ja savessa joka on levinnyt tuolta Rövargrundetin 0+ alueelta. Ei ollut aiemmin, noin 20 vuotta sitten, mutta merkitys on konsulttiyrityksen mukaan taas vähäinen. Kalastaminenkin on ollut jo vuosia turhaa. Viittaamme myös Espoon Ympäristökeskuksen julkaisemaan tutkimukseen 3.9.2013 koskien Suvisaariston veden laatua jossa todetaan että veden laatu on toistaiseksi ulkosaaristossa hyvä. Läjittämällä mahdollisimman vähän ruoppausmassoja ulkosaaristoon se toivottavasti myös säilyy hyvänä.

Etenkin ruoppausmassojen läjityksen ympäristövaikutuksia olisi pitänyt tarkentaa. YVA-selostuksen lyhyt arviointiaika ja konsulttiyrityksen puutteelliset tiedot hankkeesta ja tämän eri ympäristövaikutuksista ovat johtaneet selostuksen teossa merkittäviin epävarmuustekijöihin jotka jättävät monet keskeiset ja haitalliset ympäristövaikutukset huomioimatta ja todentamatta.

t: 02.00

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland30-04-2014
YVA: EERO LA

UUDELY/10/07.04/2012

Mielipide Finnoonsataman YVA-selostuksesta

Meillä on mökkitontti Pienessä Lehtisaarella, sekä omaa merialuetta tontin edustalla. Me vapaa-ajan asukkaat maksamme tonteistamme korkeaa veroa Espoon kaupungille. Siitä vastineeksi meidän kuuluu saada viettää normaalia vapaa-aikaa mökeillämme. Suomalaiseen mökkeilyyn kuuluu myös kaikenlainen veteen liittyvä toiminta, kuten saunominen ja uiminen, kalastaminen, vesiurheilu sekä tietenkin lasten vesileikit. Mökeillä myös rentoudutaan nauttien luonnon rauhasta.

YVA-selostus aiheutti monia huolen aiheita, vain yhtenä esimerkkinä haitallisuus linnustolle kaikissa tapauksissa.

Tämä mielipide keskittyy kuitenkin selostuksen niihin osiin, jotka liittyvät meriläjitäysalueisiin.

Alkuun muutama kysymys liittyen läjitäysaluevaihtoehtoihin:

Kuvassa 25 on esitetty useampiakin vaihtoehtoisia läjitäysalueita. Ilman muuta on selvää, että haittojen vähentämiseksi pitää valita mahdollisimman kaukana mökkisaarista oleva alue. Miksi piti valita Natura- aluetta lähimpänä oleva alue vaihtoehtoksi 1, kun siitä kaakkoon oli kaavailtu muitakin kohteita? Aluevaihtoehtoa 3 pienennettiin pohjoisosiltaan, jolloin siitä tuli niin pieni, että läjitäys nostaisi pohjaa eniten. Miksi sitä ei vastaavasti laajennettu itään ja/tai etelään? Ikävä kyllä tässä ei voi välttyä tarkoitushakuisuuden vaikutelmalta.

Vastustamme jyrkästi ehdotusta n:o 2 läjitäysalueeksi. Se on aivan liian lähellä viereistä Sumpparnin saarta sekä Pientä ja Isoa Lehtisaarta. Vaikka vallitsevat tuulet Suomessa tulevatkin länsi-lounaasta, on mielestämme väärin väittää, ettei samentumisesta, hajusta ja mahdollisista haitta-aineista ole mitään merkittävää uhkaa näille mökkisaarille. Pidämme erittäin tärkeänä selostuksen kohtaa 19.4. Epävarmuustekijät. Siinä mainitaan, että läjitäyksen aiheuttamat samennusmallinnukset perustuvat OLETUKSIIN ja "jos ne eivät vastaa hankkeen toteutuksen aikaisia olosuhteita, kuten tuulen voimakkuutta ja suuntaa, voivat arviot poiketa havaituista vaikutuksista." Myöskään laivaliikennettä ei ole otettu huomioon: me näemme rannoillamme, kuinka suuri vaikutus ohikulkevalla laivalla on veden virtailuun. Onko sitten otettu huomioon läheisen jäteveden purkupuutken aiheuttamaa virtausta?

Tuulen suunta voi vaihdella paljon, jonain vuonna etelä- ja kaakkoistuulia on saattanut esiintyä poikkeuksellisen paljon. Lisäksi näin lähellä mannerta kehittyä hyvin usein myös merituuli. Sen suunta on läjitäysalue 2:lta kohti rantojamme. Ulompana ei samanlaista merituulta synny. Ilmatieteenlaitoksen mukaan merituuli syntyy yleisimmin huhti-elokuussa ja keskimäärin sitä havaitaan Helsingin saaristossa noin 50 päivänä.

Joka tapauksessa meriläjitäyksen kuukausiin tulee osumaan lukemattomia päiviä, jolloin tuulen aiheuttamat virtaukset kuljettavat läjitäysainespitoista vettä kohti Lehtisaaria. JOS mallinnusten perusteella johtopäätelty vähäinen tai olematon haitta mökkirannoillemme tulee osoittautumaan oikeaksi, hyvä niin. - Tässä kohtaa tosin voisimme tuoda esiin ihmettelymme, mistä johtuu samentusmallinnuksissa esiintyvä sopiva mutka juuri Lehtisaarien kohdalla kuvassa 103? Samoin ihmettelemme Liite 10_Finnoonsatama Virtausmalliselvityksessä kuvassa 16 sitä, miten kiintoaine juuri alueelta 2 suuntaa etelään etelätuulella, kun se muilta alueilta suuntaa tuulen suuntaan, pohjoiseen...

MUTTA, ENTÄPÄ jos mallinnukset eivät sitten hankkeen aikana pidäkään paikkaansa? Vaadimme, että YVA-selostuksessa kpl 20 esitetyt vaikutusten seurannat toteutetaan (luvussa sanotaan liian monta kertaa

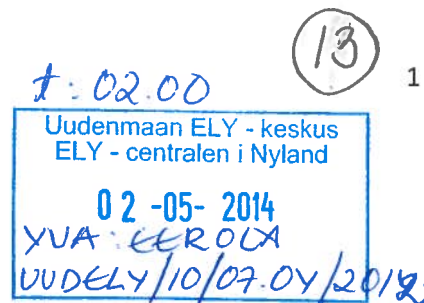
"voidaan"!)) Niin haitta-ainespitoisuuksia kuin samennuksen suuntia ja vaikutuksia on seurattava myös *Lehtisaarten rannoilla* päivittäin, ja tulokset on julkaistava reaaliaikaisesti: me uimme ja kalastamme ja meidän lapsemme leikkivät rantavesissämme.

Vaadimme myös, että JOS kaikesta huolimatta jostain syystä läjitykseen valitaan aluevaihtoehto 2, niinä päivinä, kun tuulen suunta on kohti Lehtisaaria, läjitystä tällä alueella ei suoriteta. Ja samoin, jos minkä tahansa läjitysalueen virtaussuunta uhkaa mitä tahansa mökkisaarta, läjitys pitää keskeyttää – tai suunnata läjitysproomut uloimpaan, 3. vaihtoehtoon, jonka lähellä ei mökkejä tms. ole.

Kappaleessa 20.1. todetaan "Seurannan periaatteena on, että hankkeen vaikutukset eivät saa aiheuttaa vaaraa tai haittaa ekosysteemeille tai ihmisten terveydelle, vaikka toiminnalle olisi myönnetty lupa."

Terveisin,

30.4.2014



FINNOONSATAMA Ympäristövaikutusten arviointiselostus

Finnoonsatama muodostuu laiturialueesta ja veneiden talvitelakointialueesta, joka on muodostettu savikerroksen päälle tehdystä louheen täytöstä. Alue on välittömästi Fortumin voimalaitoksen vieressä. Laiturit ja talvitelakointialue muodostavat yhden kokonaisuuden, jota ei ole syytä erottaa. Arviointiselostuksessa esitetyissä eri vaihtoehtoissa ei ole otettu huomioon veneiden talvitelakointia. Sen sijaan eri kehittämissuunnitelmissa on lisätty laituripaikkoja. Veneiden talvitelakointi on osa kokonaisuutta, joten sitä osuutta ei voi jättää huomiotta. Nykyisin alueelle telakoidaan talveksi noin 1300 venettä arviointiselostuksen mukaan.

Satama on vuosikymmenien aikana laajentunut ja on toiminnaltaan erittäin hyvä kokonaisuus. Veneen telakointi sujuu joustavasti. Syksyllä purjeventeistä nostetaan kuormausnosturilla ensin masto mastokärrylle, jolla masto kuljetetaan mastovajan tai mastotelineen lähelle. Mastosta irrotetaan saalingit, tuulimittari, vindeksi ja mastovalo ennen maston viemistä mastovajaan tai telineeseen. Maston noston jälkeen kuormausnosturilla nostetaan vene lavalle ja siirretään suoraan kentällä olevalle venepukille. Heti noston jälkeen pyritään pesemään veneen pohja, ettei 'kasvillisuus' kuivu pohjaan kiinni. Koko nostovaihe sujuu alle puolessa tunnissa. Veneen noston jälkeen on veneen moottoria käytettävä, jotta jäädytysjärjestelmästä saadaan huuhdelluksi suolavesi pois makealla vedellä ja lopuksi lisätään pakkasnesteseos korroosion ja jäätymisvaurioiden välttämiseksi. Veneen pesu, mahdollinen kylkien vahaus ja katoksen teko kuuluvat syksyn ohjelmaan. Sataman venetarvikemyymälät helpottavat toimintaa.

Keväällä veneet kunnostetaan vesillelaskua varten. Telineen purkaminen, pohjan maalaus ja kylkien vahaus kuuluvat ohjelmaan. Vesillelasku ja maston asennus tehdään kuormausnosturilla.

Seuraavassa joitakin näkökohtia arviointiselostuksessa esitetyistä eri vaihtoehtoista:

Vaihtoehto VE 0: Rakennushankkeita ei toteuteta. Tämä vaihtoehto vastaa nykytilaa ja tuntuu parhaalta ratkaisulta. Ei ympäristöhaittoja.

Vaihtoehto VE 0+: Sataman laajennus aikaisemmin laaditun sataman laajennuksen yleissuunnitelman mukaisesti lisää laituripaikkoja ja talvitelakointikin on otettu huomioon. Tämä vaihtoehto on myös hyvä. Vaihtoehdosta voisi jättää helikopterikentän pois, jolloin ei aiheuteta linnustolle häiriötä. Helikopterikenttä aivan venelaitureiden vieressä ei muutenkaan vaikuta hyvältä sijoituspaikalta..

Vaihtoehdot VE 1, VE 2 ja VE 3 Näissä vaihtoehtoissa veneiden talvitelakointimahdollisuudet näyttävät huonoilta. Arviointiselostuksessa ei ole mitenkään selvitetty tätä puolta. Nämä vaihtoehdot sisältävät runsaasti ruoppaus- ja täyttötarvetta. Ruoppaustarve VE 1 on noin 1,6 milj. m³, VE 2:lla 2,0 milj. m³ ja VE 3:lla 1,3 milj. m³. Ruoppaustarpeen suuruutta kuvaa parhaiten ruoppauksen arvioitu kesto aika, joka VE 3 vaihtoehdossa on arvioitu olevan 8, 4 tai 3 vuotta ruoppausaluksien lukumäärästä riippuen (arviointiselostus kohta 3.3). Tällöin ruopataan toukokuun alusta joulukuun puoleen väliin asti kaksivuorotyönä viitenä päivänä viikossa klo 7 – 22. VE 2 vaihtoehdossa ruoppausajaksi arvioidaan vastaavasti 12, 6, tai 4 vuotta.

Louheen täyttöajaksi arvioidaan VE 3 vaihtoehdossa 2 tai 5 vuotta. (2 vuotta, jos iso louhelähde on lähellä.) Tällöin louhemassoja kuljetetaan klo 7 – 22. Täyttövaihe voi alkaa kun ruoppausta on tehty vuosi,

joten ruoppauksen ja täytön kokonaiskesto on tässä vaihtoehdossa arvioitu 3 tai 6 vuodeksi, jos ruoppaus onnistuu minimiajassa. 8 tai 4 vuoden ruoppausajat nostavat ruoppauksen ja täytön kokonaiskestoajaa.

Vaihtoehdossa VE 2 louheen kuljetusajat ovat vastaavasti 4 tai 12 vuotta ja kokonaiskesto 5 tai 13 vuotta.

Näin massiiviset ruoppaukset ja täyttötöyt vaikuttavat varmasti venesataman toimintaan. Tätä puolta ei ole mitenkään käsitelty arviointiselostuksessa.

Missään yhteydessä ei ole käsitelty VE 1, VE 2 ja VE 3 vaihtoehtojen taloudellista puolta. On vaikea uskoa, että asuinkerrostalojen rakentaminen tälle alueelle on mitenkään kannattavaa.

1. Perustamistöiden kalleus massiiviset ruoppaus- ja täyttötöyt huomioon ottaen on omaa luokkaa?
2. Lähelle merenpintaa on myös epäedullista rakentaa kerrostaloja, sillä pohjakerrosta ei pystytä käyttämään hyväksi, vaan autopaikat ja muut yhteiset tilat tulee saada muualta.
3. Asuinkerrostalot on suunniteltu alueelle, josta on yli kilometrin matka lähimmälle suunnitellulle metroasemalle, joten bussikuljetusta tarvitaan, eikä sijainnista ole erityistä hyötyä mahdollisen metron kannalta.
4. Talot on suunniteltu lähelle voimalaitosta, voimalaitoksen päästöjen lähialueelle. Sivulla 135 arviointiselostuksessa on mainittukin sataman huonoksi puoleksi läheisen voimalaitoksen nokipäästöt.
5. Veneiden vuosikymmeniä käyttämä talvitelakointialue menetetään? Espoosta on vaikea löytää veneiden talvitelakointialueeksi paremmin sopivaa paikkaa. Paksun savipatjan (jopa yli 10 m) päällä oleva täyttömaa voimalaitoksen vieressä sopii sellaisenaan tähän tarkoitukseen. Jos veneet joudutaan siirtämään jonnekin kauemmaksi, merkitsee se huomattavia lisäkustannuksia ja hankaloittaa veneilytoimintaa. Pienet omilla trailereillaan olevat veneet on tarvittaessa mahdollista siirtää johonkin muuhunkin paikkaan, mutta purjeventit ja isot moottoriveneet eivät ole helppoja liikuteltavia. Näiden veneiden maantiekuljetukset lisäävät raskasta liikennettä ja myös kuljetuksissa syntyviä veneaurioita. Veneiden leveydet ja korkeudet asettavat myös omat rajoituksensa.
6. Kaukana laituripaikasta oleva talvisäilytysalue lisää huomattavasti myös henkilöautoliikennettä. Veneiden kunnostus keväällä tehtäisiin talvisäilytysalueella. Siihen liittyy runsaasti automatkoja useamman viikon aikana.
7. Talvitelakoinnin lisäksi tarvitaan kesällä riittävän suurta pysäköintialuetta autoille. Satamassa on nykyisin noin 900 laituripaikkaa, joten autopaikkojen tarvekin on melkoinen.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä on ollut työpajoja, joissa on käsitelty eri vaihtoehtoja. Lisäksi on ollut kuulemistilaisuuksia. Olen ollut mukana näissä tilaisuuksissa ja olen todennut, että ehdotukset VE 1, VE 2 ja VE 3 eivät missään yhteydessä ole saaneet kannatusta, vaan yleensä jyrkkää vastustusta. Tätä ei ole tuotu arviointiselostuksessa mitenkään esille.

Uudenmaan ELY-keskus, Kirjaamo
PL 36, 00521 Helsinki

7.02.00

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

02-05-2014

YVA: EERO LA

UODELY/10/07.04/2012

Finnoonsataman YVA-selostus, mielipide

Seuraavassa esitän näkökohtia Finnoonsataman hankkeen vaikutuksista etenkin ulkosaaristoon. Mielipiteet perustuvat elinikäiseen saaristo- ja avomerituntemukseen niin Itämerellä kuin Suomenlahdella sekä yli 20 vuoden tarkkailuun ja kokemukseen Espoon Suvisaaristossa; olen Lehtisaariin kuuluvan Sumparnin itärannan asukas.

Hankkeeseen liittyvä ruoppausmassojen siirto ja läjitys tuovat mukanaan ennenkuulumattomia vaikutuksia ei pelkästään Espoon vesialueelle vaan myös Kirkkonummen ja Helsingin edustalle. On merkillistä, että merellistä Espoota markkinoivat tahot ovat tyystin vähätelleet hankkeen mittavia haittavaikutuksia merelliseen asumiseen ja virkistystoimintaan. Kalastus- ja muu virkistystoiminta vaikeutuu vuosiksi, jollei vuosikymmeniksi. Vesistöjen sameutumisen lisääminen ja myrkyllisten haitta-aineiden levittäminen suunnitelmissa ja selvityksissä esitetyin keinoin eivät missään nimessä kuulu tämän vuosituhannen vastuulliseen kaupunkikulttuuriin ja toimintaan. Hankkeen myötä kärsivät niin pääkaupunkiseudun asukkaat kuin ympäröivä luonto ja sen kasvillisuus ja eläimet. Hankkeessa ollaan pilaamassa niin Espoon kuin Helsingin saaristot.

- Ruoppausliikenne

Esitetty liikenne sataman ja läjitysalueiden välillä on mittavaa ja riskipitoista. Kyseessä on Suomenlahden vilkkaimmin liikennöityjä väyliä: pääväylä Helsingin ja Porkkalan välillä, 2,4 m-veneilyreitti Lehtisaarten luoteispuolella sekä sisin 1,5 m-venereitti. Tässä ei häiritä pelkästään parin espoolaisen venekerhon vaan koko pääkaupunkiseudun kymmeniätuhansia veneilijöitä. Vesi- ja veneilyliikenne vilkastuu jatkuvasti. Proomuliikenne tulee aiheuttamaan vilkkailla veneilyväylillä todellisia vaaratilanteita. Myös esim. melonnan suosio on lisääntynyt koko ajan. Miten vaaratilanteita pystytään välttämään näin vilkkailla väylillä?

- Ruoppausmassojen myrkyllisyys

Ruoppausmassojen mahdollinen suuri haitta-ainepitoisuus on vakavaa, massojen myrkyllisyys ja myrkyjen leviämisen seurausvaikutukset on ehdottomasti selvitettävä perusteellisesti. Kohonneita haitta-ainepitoisuuksia sisältäviä massoja ei saa levittää mereen, ne ovat ongelmajätettä eikä niitä voi viedä merenpohjaan myrkyttämättä suuria alueita.

- Mereen läjityksessä on selvitettävä vaikutukset rannikkovesiin ja kalastoon esitettyjä läjityspaikkoja laajemmin.

- Virtaukset

Virtauksista tehty mallinnus on puutteellinen, siksi alueen virtaukset on tutkittava uudelleen ja perusteellisesti. Myös laivaliikenteen vaikutukset virtauksiin on tutkittava.

Havaintojeni mukaan Lehtisaarten itä-kaakkoispuolella, Sumparenin rannasta, vesi katoaa ulospäin vaikka laivat ovat vielä kaukana ja aallokon pumppausta kestää kauan sen jälkeen kun laiva on jo ohittanut saaren. Laivaliikenteen

tuoma aallokko tulee havaintojeni perusteella varmasti vaikuttamaan läjitysmassojen liikkeisiin myös väylän eteläpuolella.

Läjitys, jos se kuitenkin päätetään tehdä mereen, on tehtävä ehdotettua suuremmalla etäisyydellä väylästä ja lähimmistä asutuista saarista.

- Aallokko

Pohjamuotoihin läjityksen mukana tehdyt muutokset aiheuttavat aallokon muutoksia. Kyseisillä läjitysalueilla varsinkin itä-kaakkoistuulet tuovat aallokon koko Suomenlahden pituudelta. Arvaamattomat aallokkomuutokset aiheuttavat läjitysmassojen siirtymistä ja kulkeutumista hallitsemattomasti ja aiheuttavat veneilyliikenteeseen vaaratilanteita.

Myös tehdyissä konsulttien lisäselvityksissä (esim. YVA-selostus, liite 12; Alleco-raportti nro 10/2012) mainitaan, että esitetyt läjitysalueet ovat avoimia aallokon vaikutuksille ja että läjitysmassat eivät ehkä pysy paikoillaan kovilla myrskyillä. Mahdollisena riskinä konsultit toteavat, että massat voivat levitä pohjaa pitkin myös pitkiä matkoja alueen pohjoispuolella olevaan saaristoon. Tätä riskiä emme alueen asukkaina missään nimessä voi hyväksyä.

- Linnut

Espoon saaristo on muuttolintujen levähdyspaikka ja lintujen pesimäalue. Mm. valtaiset haahkalautat ovat ainutlaatuinen jokavuotinen luontokokemus, tämä upea kokemus voidaan menettää proomujen liikenteen ja veden samentumisen myötä.

-Loppupäätelmä

Pitäisi päätyä ratkaisuun, jossa läjityksestä merelle luovuttaisiin kokonaan. Näitä ratkaisumahdollisuuksia on YVA:n selostuksen puitteissa esitetty.

Espoossa 30.4.2014

Kehitys Oy Uusimaa
Metsontie 2 C 10
04320 TUUSULA
Puh +358 400 450 810

LAUSUNTO

2.5.2014



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

PL 36

00521 HELSINKI

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Lausunto Finnnoon sataman YVA-ohjelmasta

Annamme Finnnoon sataman YVA-selostuksesta seuraavan lausunnon:

Yhteysviranomainen Uudenmaan ELY-keskus on 20.6.2013 antanut oman lausuntonsa Finnnoon sataman YVA-ohjelmasta.

Asia 1 vaihtoehtojen käsittely

YVA-ohjelmasta antamassaan lausunnossa yhteysviranomainen lausuu Vaihtoehtojen käsittelyssä seuraavaa:

Vaihtoehtojen käsittely

Alueen suunnittelu on edennyt siitä vaiheesta, jossa vaihtoehdot arviointiohjelmaan valittiin. Arviointiselostusta valmisteltaessa tulee varmistaa, että vertailtavat vaihtoehdot ovat todellisia ja toteuttamiskelpoisia ja tarpeen mukaan arviointiin lisätään uusien kaavasunnitelmien mukainen vaihtoehto. Vaihtoehtojen tulee olla selkeästi esitettyjä ja perusteltuja.

Eri vaihtoehtojen ominaispiirteet tulee kuvata paremmin. Kartoista tulee ilmetä eri vaihtoehtojen tarkka rajaus, sijainti ja muutokset myös suhteessa kaavamerkintöihin ja suojelukohteisiin.

Yhteysviranomainen katsoo lisäksi, että arviointiselostuksessa tulee arvioida kevyempien vaihtoehtojen toteuttamismahdollisuutta ruoppauksen ja merentäytön rinnalla. Tällaisia ovat muun muassa erilaiset pilarirakentamiseen perustuvat vaihtoehdot sekä kiinteästi ankkuroidut kelluvat rakenteet.

Lausunnon antaja:

YVA-selostuksessa ei ole käsitelty näitä yhteysviranomaisen vaatimia kevyempien vaihtoehtojen toteuttamismahdollisuuksia.

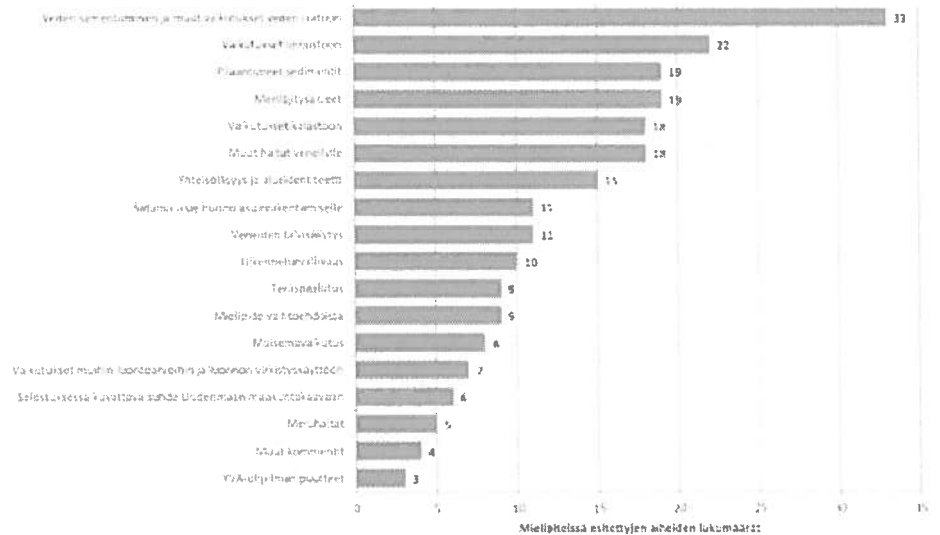
Sama vaatimus teräsputkipaaluutus mainiten on tullut myös esille YVA-ohjelmasta annetuissa yhdeksässä mielipiteessä:



Mielipiteet

Mielipiteet YVA-ohjelmasta käytiin läpi ja niitä hyödynnettiin mm. vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa (mitä asioita osalliset ovat nostaneet esiin tärkeinä). Mielipiteissä korostuivat huoli vesistövaikutuksista, pilaantuneiden sedimenttien leviäminen ruoppauksen yhteydessä, hankkeen vaikutukset linnustoon ja kalastoon, meriläjitysalueiden vaikutukset sekä veneilylle aiheutuvat vaikutukset, mukaan lukien talvisäilytys (kuva 45).

YVA-ohjelmasta annetussa mielipiteissä esitettyjen aiheiden jakauma



Kuva 45. YVA-ohjelmasta annetuissa mielipiteissä esitettyjen kommenttien jakauma aihepiireittäin.

Kehitys Oy Uusimaa/Jussi Salonen on sähköpostitse yhteistyökumppaneineen yhteistyöhön tämän yhteysviranomaisen antaman edellytyksen täyttämiseksi. (sähköposti liitteenä Meili 22.7.2013 Finnoon sataman YVA-ohjelman jatkototeutus-teräsputkipaalut/kelluvat rakenteet sekä vaikutukset veneilyharrastukseen)

Tähän yhteistyötärjoukseen ei ole vastattu eikä YVA-selostuksessa asiaa ole käsitelty. Selvää kuitenkin on, että esitetty teräsputkipaalutus-toimintamalli on joka suhteessa nyt selvitettyä ruoppaus-täyttämisläjitäys -vaihtoehtoja parempi ympäristön näkökulmasta.

Omaaloitteisesti YVA-selvitystä tehneille on toimitettu materiaalia toimintamallin toteuttamisesta muissa kohteissa. Myös toimintamallista tehty teknis-taloudellinen selvitys on toimitettu Espoon kaupungilla ja YVA-selostuksesta vastuullisille. Näin on osoitettu toimintamallin olevan todellisen ja toteuttamiskelpoisen.

Asia 2 vaikutus ihmisten elinoloihin

Sivulla 11 YVA-ohjelmasta antamassaan lausunnossa taasen yhteysviranomainen lausuu seuraavaa:

Vaikutukset ihmisten elinoloihin

Hankkeen vaikutukset veneilyharrastukseen ja muuhun virkistyskäyttöön sekä asukasviihtyvyyteen on tarkemmin selvítettävä.

Lausunnon antaja:

YVA-ohjelmassa ei ole riittävällä laajuudella selvitetty hankkeen vaikutuksia veneilyharrastukseen. Espoon kaupunki on tekemässä veneiden talvisäilytys-selvitystä. Tässä suunnitelmassa esitettäneen veneiden talvisäilytystä pääasiassa muualle kuin nyt veneilijöiden käytössä olevalle Suomenojan venesataman alueelle. Näitä YVA-selostuksen tekijöiden jo suurelta osin tietämiä tulevia linjauksia talvisäilytyksen merkittävästä vähentymisestä ei ole kuitenkaan esitetty asukkaille eikä osallisille työpajoissa eikä muussa materiaalissa.

Näin ollen hankkeen vaikutukset ihmisten elinoloihin, etenkin veneilyharrastukseen jää suurelta osalta selvittämättä, kun todennäköistä on, että talvisäilytyksen määrä alueella olennaisesti vähenee. Tällöin veneiden talvisäilytykseen liittyvä liikenne kasvaa huomattavasti ja haitat ympäristölle, ihmisille ja elinympäristölle kasvaa.

Espoossa toukokuun 2. päivänä 2014

Ystävällisin terveisin

KEHITYS OY UUSIMAA

Jussi Salonen

Liitteet

1
2

Lausunto YVA-ohjelmasta 27.5.2013 ilman liitteitä
Meili 22.7.2013 Finnoon sataman YVA-ohjelman jatkototeutus:
teräsputkipaalut/kelluvat rakenteet sekä vaikutukset veneilyharrastukseen

Aihe: Tiedustelu Re: Finnoon sataman YVA-ohjelman jatkototeutus: teräsputkipaalut/kelluvat rakenteet sekä vaikutukset veneilyharrastukseen

Päivämäärä: maanantaina 12. elokuuta 2013 10.42.49 Itä-Euroopan kesäaika

Lähettilä:

Vastaanottaja:

Kopio:

Luokka:

Tervehdys

Lähestyin teitä kolme viikkoa sitten tällä yhteysviranomaisen edellyttämällä toimella Finnoon sataman yvaselvityksen jatkotyössä vaihtoehtojen käsittelyssä:

Yhteysviranomaisen katsoo lisäksi, että arviointiselostuksessa tulee arvioida kevyempien vaihtoehtojen toteuttamismahdollisuutta ruoppauksen ja merentäytön rinnalla. Tällaisia ovat muun muassa erilaiset pilarirakentamiseen perustuvat vaihtoehdot sekä kiinteästi ankkuroidut kelluvat rakenteet.

Otin esille myös yhteysviranomaisen maininnan: *Hankkeen vaikutukset veneilyharrastukseen*

Uudistan tiedustelumme: Miten voimme olla jatkossa avuksi tässä työssä?

Kesäterveisin

KEHITYS OY UUSIMAA yhteistyökumppaneineen

Jussi Salonen

Jussi Salonen	gsm	0400 – 450 810
Kehitys Oy Uusimaa		
Metsontie 2 C 10	e-mail	
04320 TUUSULA		

Lähettilä: .

Päivämäärä: maanantaina 22. heinäkuuta 2013 13.03

Vastaanottaja: <leena.m.sjoblom@espoo.fi>, <kimmo.leivo@espoo.fi>, <mervi.hokkanen@espoo.fi>, <jari.mannila@ramboll.fi>, <tommy.nyman@ramboll.fi>

Kopio: Eerola Leena <leena.eerola@ely-keskus.fi>, <torsti.hokkanen@espoo.fi>, Uotinen Veli-Matti <veli-matti.uotinen@ruukki.com>

Aihe: Finnoon sataman YVA-ohjelman jatkototeutus: teräsputkipaalut/kelluvat rakenteet sekä vaikutukset veneilyharrastukseen

Espoon kaupunki

Ympäristötarkastaja Leena Sjöblom
puh. 09 816 24833

Projektijohtaja Kimmo Leivo
Puh. 050 340 9723

Mervi Hokkanen, arkkitehti

043 8246862

YVA-konsultti:

Jari Mannila
FM, johtava konsultti
YVA ja Ympäristöselvitykset
P +35840 550 5751
jari.mannila@ramboll.fi

Tommy Nyman
DI, projektipäällikkö
Satama- ja vesirakentaminen
040 - 532 3639
Ramboll Finland Oy

Tiedoksi:

ylitarkastaja Leena Eerola
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta, puh. 0295 021 380

Kaupunkisuunnittelupäällikkö Torsti Hokkanen
Espoon kaupunki

**FINNOON SATAMAN YVA-OHJELMAN TOTEUTTAMINEN JA YHTEISTYÖ YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNNON
20.6.2013 JÄLKEEN**

Yhteysviranomaisen Uudenmaan ELY-keskus on 20.6.2013 antanut oman lausuntonsa Finnoon sataman YVA-ohjelmasta.

Asia 1 vaihtoehtojen käsittely

Sivulla 8 yhteysviranomaisen lausuu Vaihtoehtojen käsittelyssä seuraavaa:

Vaihtoehtojen käsittely

Alueen suunnittelu on edennyt siitä vaiheesta, jossa vaihtoehdot arviointiohjelmaan valittiin. Arviointiselostusta valmisteltaessa tulee varmistaa, että vertailtavat vaihtoehdot ovat todellisia ja toteuttamiskelpoisia ja tarpeen mukaan arviointiin lisätään uusien kaava-suunnitelmien mukainen vaihtoehto. Vaihtoehtojen tulee olla selkeästi esitettyjä ja perusteltuja.

Eri vaihtoehtojen ominaispiirteet tulee kuvata paremmin. Kartoista tulee ilmetä eri vaihtoehtojen tarkka rajaus, sijainti ja muutokset myös suhteessa kaavamerkintöihin ja suojelukohteisiin.

Yhteysviranomaisen katsoo lisäksi, että arviointiselostuksessa tulee arvioida kevyempien vaihtoehtojen toteuttamismahdollisuutta ruoppauksen ja merentäytön rinnalla. Tällaisia ovat muun muassa erilaiset pilarirakentamiseen perustuvat vaihtoehdot sekä kiinteästi ankkuroidut kelluvat rakenteet.

Kehitys Oy Uusimaa/Jussi Salonen on Finnoon sataman YVA-ohjelmasta antamassaan mielipiteessä 27.5.2013 vaatinut seuraavaa:

Vaadimme, että YVA-ohjelmaan lisätään

yhdeksi vaihtoehdoksi Espoon kaupungin tavoitteiden saavuttamiseksi myös rakentaminen

esittämällämme tavalla teräsputkipaalujen varaan sekä kelluvat rakenteet ja

että tämä vaihtoehto otetaan mukaan YVA-menettelyyn nyt nähtävillä olevassa YVA-ohjelmassa olevia vaihtoehtoja joko korvaamaan tai vähentämään näiden ruoppaus/täyttämisen/läjäyttämisen vaihtoehtojen määrää ja laajuutta rinnakkaisena vaihtoehtona

Toimintamalli teräsputkipaalujen varaan rakentaminen on kehitetty Jussi Salosen/Kehitys Oy Uusimaa ja Ruukki Construction Oy/Infrastruktuurirakentaminen välisessä yhteistyössä vuosien 2011-2013 aikana. Kelluvien rakenteiden osalta yhteistyötä Kehitys Oy Uusimaa on tehnyt Marinetek Oy:n kanssa.

Ajatus toimintamallista on esitetty kaupungin edustajille ensimmäisen kerran vuonna 2011. Sitten toimintamalli on myös Finnoonsataman ideakilpailussa kilpailutyössä nimeltään **Solukko**. Erilaisissa Finnoon yleisötilaisuuksissa ajatusta on myös esitelty asukkaille ja muille sidosryhmille. Perusmateriaalia toimintamallista on myös jaettu sitä halunneille asukkaille.

Kehitystyön tuloksia on esitetty hankkeesta aiemmin vastanneelle Torsti Hokkaselle, Espoon kaupungin geoteknikkapäällikkö Matti Kaurilalle, teknisen toimen johtajalle Olavi Loukolle sekä YVA-konsultin edustajille Jari Mannilalle ja Tommy Nymanille.

Myöhemmin teräsputkipaalu-toimintamallia on esitelty maaliskuusta 2013 YVA-hankkeesta vastaavalle uudelle projektijohtaja Kimmo Leivolle, jolle on toimitettu Leivon pyynnöstä toukokuussa toimintamallista tehty laaja selvitys monipuolisine laskelmineen ja rakentamistavan esittelyineen.

YVA-ohjelmassa on jatkossa yhteysviranomaisen edellyttämällä tavalla arvioitava myös esittämämme ja kehittämämme teräsputkipaalujen varaan rakentaminen sekä kelluvat rakenteet. Yhteysviranomaisen vaatimuksen täyttäminen edellyttää yhteistyötä YVA-ohjelmasta vastaavan Espoon kaupungin konsultteineen sekä toimintamallit kehittäneiden toimijoiden kanssa.

Tiedustelemmekin, miten voimme olla jatkossa avuksi tässä työssä? Pyydämme, että tästä aiheesta ja jatkon yhteistyöstä järjestetään tapaaminen, jossa asia käydään lävitse. Toivomme, että tämä tapaaminen järjestetään heti asianosaisten kesälomien jälkeen.

Asia 2 vaikutus ihmisten elinoloihin

Sivulla 11 taasen yhteysviranomaisen lausuu seuraavaa:

Vaikutukset ihmisten elinoloihin

Hankkeen vaikutukset veneilyharrastukseen ja muuhun virkistyskäyttöön sekä asukasviihtyvyyteen on tarkemmin selvitettävä.

Finnoon sataman alueen saaminen asuinrakentamisen piiriin perustuu jo vuonna 1999 tehtyyn ideaan alueella olevien veneiden talvisäilytyksen ja osin myös kesänaikaisen säilyttämisen toteuttamisesta korkeavarastoissa. Näin säästyvä maa-ala voidaan käyttää muuhun käyttötarkoitukseen, joksi jo tuolloin esitettiin pääasiassa asuinrakentaminen. Ajatuksena alusta asti on ollut veneiden säilyttäminen jatkossakin Finnoon ranta-alueella osa uudenlaista merenrantakaupunginosaa.

Kaupungin uusimmissa ajatuksissa on ollut veneiden varastoinnin siirtäminen suurelta osalta muualle Espoota. Esillä on ollut Kulmakorven alue sekä Kirkkonummen Kantvik. Näin toimimalla vaikutukset veneilyharrastukseen ovat erityisen suuret. Lisäksi ympäristö-, kustannus- ja turvallisuusnäkökulmista mittavalla veneiden liikuttamisella toisaalle on suuret vaikutukset. Kun päämääränä on haitallisten vaikutusten minimointi, veneiden siirtämisellä muualle on päinvastainen vaikutus.

Hankkeen vaikutusten selvittämiseksi veneilyharrastukseen esille on otettava myös Kehitys Oy Uusimaan/Jussi Salonen alkuperäinen ajatus todellisista korkeavarastoista veneille Finnoon ranta-alueella. Tällä toimintatavalla täydennettynä perinteisimmillä säilytystavoilla suurimmille veneille hankkeen

vaikutukset veneilyharrastukseen voidaan minimoida. Toimintamalliin sisältyvä sulanveden aikainen säilyttäminen vähentää merkittävästi nyt esitetyissä vaihtoehtoissa olleiden laitureiden määrää.

Tiedustelemmekin, miten voimme olla jatkossa avuksi tässä työssä?

YVA-konsultilta meiltä 5.7.2013 saadun tiedon mukaan *vaikutusten arviointiin liittyen tullaan pitämään syksyllä toinen työpaja asukkaille ja muille sidosryhmille. Ensimmäinen, nykytilaan keskittynyt työpaja pidettiin 28.5.2013. Toinen työpaja tulee ajoittumaan syyskuun alkupuolelle ja siellä painopiste on vaikutuksissa.*

Toivomme, että voimme edetä yhteistyössä mahdollisimman pikaisesti yhteysviranomaisen lausunnon tarkoituksen saavuttamiseksi ja Finnoon sataman monipuoliseksi kehittämiseksi yhteistyössä. Teräsputkipaalu-toimintamallilla ja veneiden korkeasäilytyksellä on suuret vaikutukset Finnoon sataman onnistumiseen niin ympäristön, asukkaiden kuin yhdyskuntasuunnittelunkin kannalta.

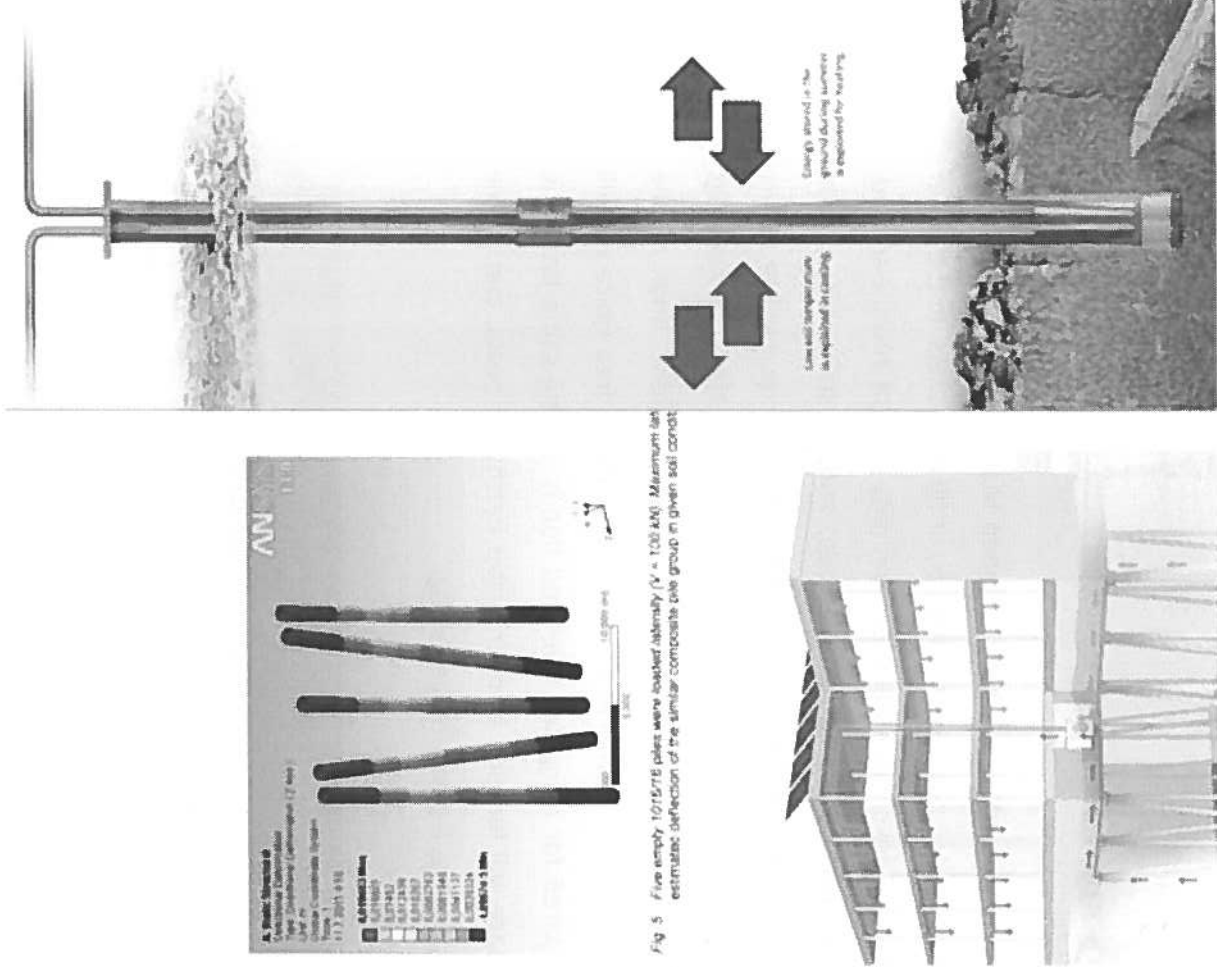
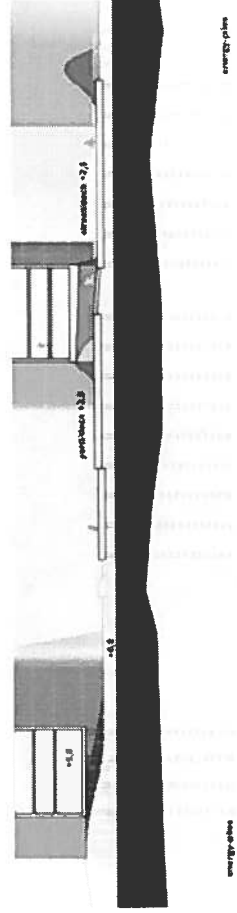
Ystävällisin terveisin

KEHITYS OY UUSIMAA yhteistyökumppaneineen

Jussi Salonen

Energy-piles

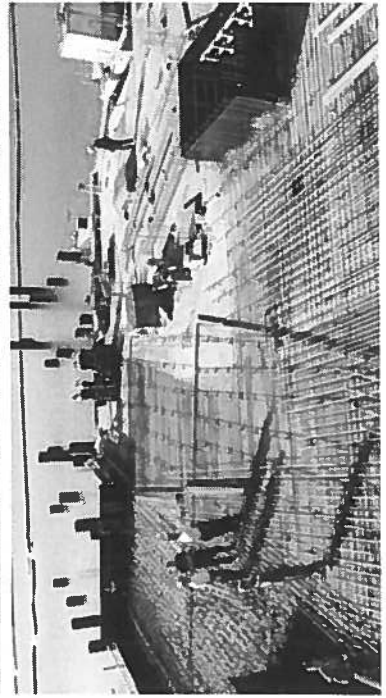
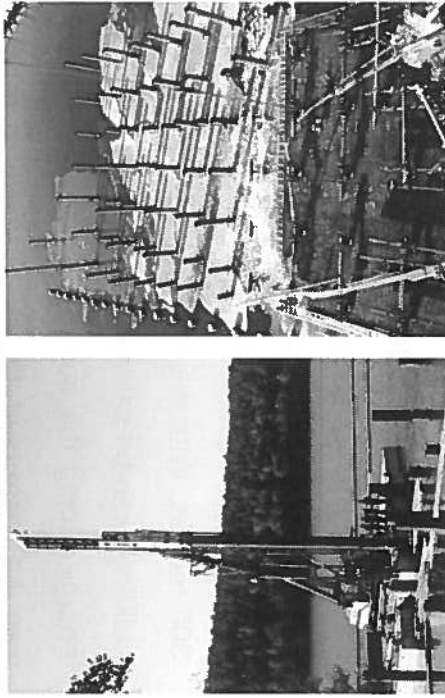
The steel piles will be manufactured out of recycled steel, and their lifespan is hundreds of years. Besides serving as foundation, the steel piles play an important role in energy efficiency. They are e-piles that have a piping system for salvaging energy. Some of the piles will be driven deep into the bedrock all the way down to circa 300 metres. With this system, the heating energy of the buildings can be salvaged, as well as most of the cooling energy during the summer. The capacity of the system can be increased by increasing the number of piles driven deep into the bedrock.





Building on columns

The sole construction method in Finnoo Marina will be building on columns. We will not dredge, embank, or fill the waters. In the water area, we will drive long steel piles from rafts straight into the seabed, into the rock underneath the seabed, and, in some areas, even deeper. The piles will be energy piles, which will be used to gather from the earth the heating and cooling energy that the buildings require. On these e-pillars we will build the base floor of the buildings—4 to 5 metres above the sea. With the free space we will be prepared for rising sea level and floods. At the same time, the free space will function as open water berths for boats, and, in the winter, even as a place for ice fishing.



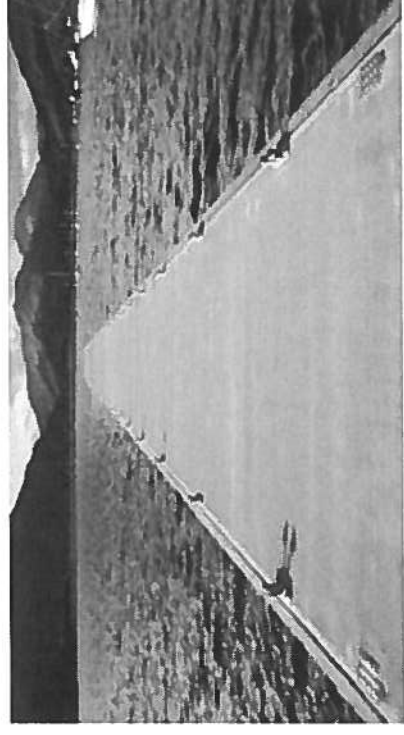
Floating structures



An essential means of achieving flexibility and phasing in realizing Finnø Marina City is the utilization of floating structures in construction.

Floating structures will be used to drive steel piles to lay the foundations of buildings and passageways. During construction, the construction traffic to the water area under construction will take place using heavy concrete rafts. These rafts can be easily transported to a new site, used as pontoons for piers. They can be easily stored.

Functions significantly contributing to the branding of Finnø Marina will be constructed on floating structures. Finnø Marina Information Centre will be one of the first sites to be built. A coffee shop and restaurant facility can be attached to it right at the outset.



2.5.2014

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
PL 36
00521 HELSINKI



Finnoonsataman esirakentamishankkeen YVA-selostus (UUDELY/10/07.04/2012)

Lausunto Finnoonsataman ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Lausunnonantaja

Asunto-osakeyhtiö Espoon Metsämarjarannan omistama kiinteistö 049-031-0047-0001 sijaitsee hankealueen länsipuolella 250 metrin etäisyydellä hankealueen rajasta. Kiinteistö on täten hankkeen vaikutusalueen sisäosassa.

Kiinteistöllä on kolme rakennettua erillistaloa ja hankealuetta lähinnä toistaiseksi rakentamaton erillistalon paikka. Kiinteistöllä asuu 13 henkilöä.

Yleistä selostuksesta

YVA-selostus antaa pääsääntöisesti riittävän kuvan arvioitujen vaihtoehtojen niistä vaikutuksista, joita YVA-menettelyssä käsitellään. Alla erikseen käsiteltyjen kohtien osalta selostus kuitenkin on mielestämme puutteellinen.

Lisäksi selostuksessa on lukuisia selkeitä asiavirheitä, jotka voivat antaa virheellisen kuvan olosuhteista myöhempää maankäytön suunnittelua ja lupakäsittelyä varten. Esimerkkeinä virheistä voidaan esittää hankkeen esittelyn ensimmäisessä tekstikappaleessa (s. 28) olevaa toteamusta "Alueen itäpuolella ovat Iivisniemen ja Kaitaan asuinalueet" sekä liitteessä kaksi olevien taulukkojen 1 ja 5 ylimääräiset nollat ruoppausmassojen kuutiometrimäärissä.

Rakentamisaikainen meluhaitta

Selostuksessa on vähätelty esirakentamisen aikaista meluhaittaa hankkeen vaikutusalueella.

Työn kestoksi arvioidaan, VE0+ lukuunottamatta, kahtena kolmasosana vuotta jokaisena arkipäivänä aamuseitsemästä iltakymmeneen 3-4 vuoden ajan, jos käytetään komea ruoppausalusta. Tätä vuosikautia kestävää meluhaittaa luonnehditaan selostuksessa sanoilla "tilapäinen" (s. 13), "ohimenevä" (s. 73)

Ruoppausmelun mallintamisen esittämisessä käytetystä kartasta todetaan sivulla 103:

2.5.2014



”Ruoppauksen aikaiset keskiäänitasot on esitetty kuvassa 39. Ruoppaaja on mallissa sijoitettu lahden keskelle, josta sen melun vaikutussäteestä saa parhaan kuvan.”

Toisin sanoen häiritsevin osuus melusta eli hetkellinen melu on jätetty tarkastelun ulkopuolelle.

Lisäksi melulähde on mallinnuksessa sijoitettu keskelle aluetta eli mahdollisimman kauaksi meluhaitasta kärsiviä tahoja. Totuudenmukaisemman kuvan äärimmäisen pitkäkestoisen meluhaitan arviointiin saa käytettäessä useampaa melulähdesijaintia ruoppausalueen ulkorajojen eri ääripisteissä.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Selostuksen luvussa 8 vaikutuksia liikenteeseen arvioidaan ainoastaan moottoriajoneuvoliikenteen kannalta, ja muuhun liikenteeseen sekä liikenneturvallisuuteen kohdistuvat vaikutukset on käsitelty ohimennen SOVA-osiossa luvussa 11.

Toisekseen moottoriajoneuvoliikenteestäkin on käsitelty luvussa 8 ainoastaan hankkeen oma liikenne, eikä sen haitallisia vaikutuksia lähiympäristön, etenkin Hyljelahden asuinalueelle ja -alueelta suuntautuvaan, liikenteeseen ei ole arvioitu riittävästi.

Vaihtoehtojen keskinäinen arvottaminen

Yleisesti ottaen hankkeen vaihtoehtojen vaikutukset ovat myönteisiä ainoastaan maankäytön tavoitteiden kannalta. **Muuten vaikutukset ovat yksinomaan kielteisiä.** Näin ollen merkittävää lisärakentamista Finnoonsataman alueelle tarkoittavat vaihtoehdot eivät ole järkevästi perusteltavissa.

Pidämme myönteisenä kaupunkirakenteen tiivistämistä joukkoliikenteen pääyhteyksien varrella. Näin ollen Finnoon alueelle suuntautuva lisärakentaminen ja johdonmukainen maankäytön suunnittelu on kannatettavaa. Itse sataman alue ja etenkin merialue tulee jättää näiden tavoitteiden toteuttamisessa keskiön ulkopuolelle.

Kielteisten vaikutusten vähentäminen ja seuranta

Valittavasta vaihtoehdosta riippumatta kielteisiä liikenteellisiä ja liikenneturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia tulee vähentää rakentamalla alueen katuverkko riittävässä määrin ennen hankkeen esirakentamisvaihetta.

Tämä koskee erityisesti risteysjärjestelyjä sekä pyörätie-, jalkakäytävä- ja ulkoilureittiyhteyksiä, joiden tulee olla yhtäjaksoisia ja rakenteellisesti ajoradoista erotettuja.

2.5.2014

Myös Hyljelahden asuinalueen ja Iivisniemen koulun moottoriajoneuvoliikenteen ainoana yhteytenä toimivaan Hyljelahdentien ja Hylkeenpyytäjätien risteykseen tulee kiinnittää nykyistä parempaa huomiota.

Hankkeen esirakentamisvaiheessa tulee suorittaa hankkeesta vastaavan kustannuksella kattavaa melumittausta, jolla rekisteröidään sekä keskimelutasoa että hetkellisiä enimmäismelutasoja esiintymistiheyksineen.

Espoossa 2.5.2014

ASUNTO-OSAKEYHTIÖ ESPOON METSÄMARJARANTA

Jyrki Castrén
hallituksen pj

Antti Castrén
isännöitsijä

Postiosoite

Rullaniementie 9 A
02260 ESPOO

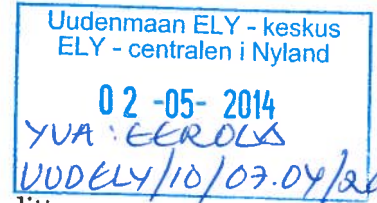
Puhelin

050 599 7538

Sähköposti

antti.castren@iki.fi

8. 02.00



Palaute Finnoonsataman YVA:sta

Espoonlahden Vihreät - ELVI ry on tutustunut Finnoonsatamasta laadittuun ympäristövaikututusten arviointiin ja antaa siitä seuraavan palautteen.

Venesataman toiminta

Olemme jättäneet mielipiteemme aikanaan YVA-arviointimenetelmään, jossa olemme pyytäneet huomioimaan arvioinnissa veneiden talvisäilytyspaikan poistumisen (VE 1-3). Arvioinnissa otetaan kantaa vain talvisäilytyksen osalta jääviin säilytyspaikkoihin ilman vaihtoehtoja sijoitussuunnittelua. Myöskään sosiaalisia vaikutuksia veneyhteisöön ei ole arvoitu.

Ruoppausten ja maantäytön vaikutukset

Olemme aiemmassa mielipiteessämme YVA-arviointimenetelmään pyytäneet huomioimaan meren läjityksen vaikutukset ympäristöön laajemmin. Arvion mukaan läjityksen vaikutukset ovat paikallisia, mutta haitat ympäristöön ovat vahingollisia. Selvityksessä ei kuitenkaan ole noudatettu ELY:n ohjetta vaihtoehtojen ympäristöä säästäviempien menetelmien selvittämisestä.

Ruoppausten osalta on todettu mereen läjityskelpoisen aineksen määrät melko vähäisiksi. On tietysti hyvä, mikäli pohjan sedimentti on puhdasta, mutta arveluttaa myös onko mittaukset tehty riittävän kattavasti. Virhearvioinnilla voi olla merkittävät ympäristölliset vaikutukset meriläjitykseen sekä toteutettavien hankkeiden taloudellisiin vaikutuksiin, mikäli nyt tehdyt havainnot eivät olisikaan kattavia.

Vaikutukset alueen luontoon

Eri vaihtoehtojen vaikutukset lähialueen luontoon ja viheryhteyksien toimivuuteen on arvioitu ja kaikki vaihtoehdot sellaisenaan toteutettuna ovat merkittävästi haitallisiksi todettuja erityisesti alueen linnustoon. Tästäkin syystä arvioinnissa olisi ollut hyvä arvioida myös vaihtoehtoisia toteutusvaihtoehtoja, jotka tässä yhteydessä on jätetty arvioinnista pois "kokeellisen rakentamisen menetelminä".

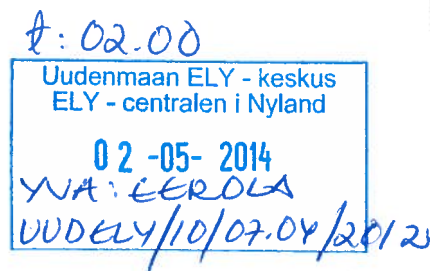
Espoonlahden Vihreät - ELVI ry, psta

Sami Vauhkonen
Puheenjohtaja

Uudenmaan ELY- keskus

PL 36

000521 Helsinki



Finnoonsatama ruoppaus, täyttö ja läjitys

Ympäristövaikutusten arviointiselostus (maaliskuu 2014)

Suur-Espoonlahden Kehitys ry:n mielipide Finnoonsataman YVA-selostuksesta

Tiivistelmä

- selvityksessä ei ole noudatettu ELY-keskuksen ohjetta vaihtoehtoisten ympäristöä säästävempien menetelmien selvittämisestä
- selvityksessä ei ole mitenkään otettu huomioon sosiaalisia vaikutuksia asukkaisiin, kesäasukkaisiin ja muihin toimijoihin, eikä aluetta nykyisin käyttävien veneilijöiden suhteen, kun näyttää vielä siltä, että veneiden talvisäilytys siirtyy jonnekin kauas
- ruoppaus, läjitys ja täyttäminen on selvityksen mukaan ympäristölle vahingollista niin Finnoonsataman alueella kuin ehdotetuilla läjitysalueilla, mutta selvityksessä vaikutuksia pidetään ohimenevinä ja vain esirakennusvaihetta koskevinä, pitkäaikaisvaikutusten arviointi puuttuu
- SELAK vaatii puuttuvien YVA-selvitysten tekemistä, mikäli vaikutuksiltaan haitalliseksi todetun hankkeen suunnittelua aiotaan jatkaa.

Selostus keskittyy Finnöö hankkeen osalta aiheisiin ruoppaus, täyttö ja läjitys. YVAssa ei tarkastella projektin jälkeisiä rakennetun yhdyskunnan vaikutuksia ympäristöön ja alueen nykyisiin toimijoihin ja asukkaisiin.

Lähellä olevaa asutusta on Hyljeranta- Ruludden sunnassa, Nuottalahdessa ja Nuottaniemessä sekä kesäasutusta Ryssjeholmenilla ja muilla saarilla kuten Suvisaaristossa ja Lehtisaarilla, joissa on runsaasti kesäasukkaita. Ruoppauksen, läjityksen ja täytön vaikutuksia loma- ja virkistyskäyttöön sekä ulkoiluun ja Rantaraitin reitistöön ja käyttöön ei ole YVA:ssa käsitelty ollenkaan. Samoin vaikutukset paljon käytettyjen saaristolaivojen liikenteelle ja matkustajille puuttuvat myös tarkastelusta.

Finnöön sataman nykyisiä toimijoita ovat noin 1000 venekuntaa laitureissa, talvella 1300 veneen telakoijaa kentällä. Alueella toimivat venekerhot rakennuksineen, venetarvikeliike ja kahvila. Fortumin voimalaitos rajautuu alueeseen ja sen päätie on alueen reunalla. Jätevesilaitos on jo rakentumassa Blomminmäkeen.

Hanke vaikuttaa kaikkien edellä mainittujen asukkaiden ja toimijoiden toimintaympäristöön.

Vaikutus veneilijöitten toimintamahdollisuuksiin

YVA selostus kuvailee jollain tasolla vaihtoehtojen sisältöjä ja tavoitteita. Kuvauksissa mainitaan mm. venepaikkojen määrät laitureissa, talvitelakointikentän koko ja arvio venepaikoista niissä, kerrosvaraston sisältyminen suunnitelmaan ja sen kapasiteetti. Veneilijöille varatut parkkipaikat ja jätehuolto eivät kuulu selostuksen piiriin. Esim. purjeveneille soveltuvista hallipaikoista ei mainita mitään, joten niitä on mahdollista sijoittaa vain 0+ vaihtoehtoon. Venekerhojen rakennukset eivät sisälly kuvaukseen.

0+ vaihtoehtoa lukuun ottamatta muut vaihtoehdot muuttavat veneilijän toimintaympäristöä ja mahdollisuuksia radikaalisti. YVA kuvailee näitten muutosten vaikutusta veneilyyn varsin niukkasanaisesti muutamalla adjektiivilla, jota eivät muodosta lukijalle mitään konkreettista käsitystä muutoksen laajuudesta. Se tieto, mitä selostuksessa hajanaisesti on luettavissa, pitää itse kaivaa ja yhdistellä. Tietoa on ollut YVA:n tekijöillä käytössään, mutta vaikutusten arvioinnissa on suorastaan vältelty kertomasta, mitä nämä hankkeet veneilijälle todellisuudessa merkitsevät. Veneilijät ovat kiistatta tämän hetkisiä alueen käyttäjiä. Venekuntaan kuuluu yleensä vähintään kaksi, mutta usein enemmän henkilöitä eli koko perhe. Näin ollen vaikutus kohdistuu useaan tuhanteen henkeen. Talvisin alueella telakoi veneitä muistakin satamista, koska Suomenojalle on keskitetty telakointia.

- Laituripaikkoihin liittyvä pysäköinti ja jätehuolto tulee muuttumaan, mutta sitä ei ole osoitettu kuvauksissa. Toistaiseksi nämä asiat ovat hoitamatta.
- Omatoimisen telakointikentän poistuminen kokonaan tai enimmilläänkin pari hehtaaria tähän käyttöön on rankka supistus ja muutos veneilijöille. Mitään korvaavaa paikkaa tai ratkaisua ei ole ehdotettu.
- Veneitten kerrosvarastosäilytys sopii pienille ja keskisuurille moottoriveneille, mutta on hinnaltaan monikertainen omatoimiseen telakointiin verrattuna. Telakoinnin kokonaisratkaisuksi se ei ole toimiva. Purjeveneet eivät mene kerrosvarastoon. Tämä karsii harrastajia roimasti. Ainakin niitä, jotka Suomenojalla nyt toimivat.
- Venekerhojen nykyisten rakennusten kohtalo on täysin auki.

Yllä mainitut asiat ovat veneilijöille tärkeitä satamatoimintoja, joita ilman veneily ei voi olla.

Työmaa-aika

Kokonaan on myös käsittelemättä työmaa-ajaiset järjestelyt. Laitureita joudutaan siirtelemään, jolloin veneitten on oltava poissa. Talvisäilytys työmaan keskellä voi olla mahdotonta. Veneet on ehkä jo työmaavaiheessa vietävä lopullisesti muualle säilytykseen. Varsinaisen nykyisen telakkakentän rakentamisesta uudeksi rakennuskelpoiseksi alustaksi on tässä selvityksessä käsittelemättä. Oletus on, että koko kenttä tyhjennetään silloin.

Arvioinnin loppupäätelmät, vaikutus veneilyyn

Edellä on kuvattu, minkälaisia vaikutuksia hankkeella on veneilijän toimintamahdollisuuksiin perustuen selostuksesta kaivettuihin tietoihin. YVA arvioi näitä vaikutuksia ja kiteyttää ne sanoilla suuri, keskisuuri, pieni, ei vaikutusta. Kielteinen vaikutus on suuri.

Veneilijä kokee, että häneltä viedään telakkakenttä ja annetaan muuhun käyttöön osoittamatta, miten hän voi asian jatkossa hoitaa. Satamatoimintaa häiritään usean vuoden ajan. Paikoitus ja jätehuolto on uusissa

laiturijärjestelyissä ratkaisematta, siis niitä ei toistaiseksi ole. Venekerhon rakennukset on purettava ja uudesta ei ole tietoa.

SELAK edellyttää, että vaihtoehtoista tehdään tarkentava selostus, kuinka edellä esitetyt asiat hoidetaan ja miten kukin kohta muuttuu nykytilanteeseen nähdessä numeroin ja konkreettisin kuvauksin. Kaavoista päättävien luottamusmiesten on saatava yhteenvedosta ja loppupäätelmistä selkeä kuva siitä, miten veneilyn toimintamahdollisuudet muuttuvat verrattuna nykytilanteeseen ja kuinka työmaa-aika hoidetaan.

Pidämme myös huonona käytäntönä, että miltään veneilyä edustavalta taholta ei ole pyydetty lausuntoa.

Vaikutukset eläimiin ja kasveihin

Linnut

YVA-raporttia voidaan kiittää siitä, että se arvioi vaikutuksia linnustoon Natura-hengen mukaisesti tekemällä lajikohtaisen riskiarvion keskeisille lajeille erikseen. Valitettavasti arviointi joutuu nojaamaan lajimäärissä lukuihin, jotka ovat peräisin vuoden 2008 laskennasta - kuusi vuotta on pitkä aika. Vanhoihin tietojen nojautuminen ei kuitenkaan ole YVA-hankkeen itsensä vika. Olisi odottanut, että Espoon Ympäristökeskus ja Uudenmaan ELY-keskus olisivat suorittaneet päivityksen laskentaan ja lajiarvioihin näin tärkeätä hanketta ennen.

Parin viime vuoden ajalta on viitteitä siitä, että jouhisorsa olisi kotiutunut altaille. Tänä vuonna olivat selvät kosiomenot käynnissä. Tavin pesimäkanta altailla on selvästi kasvanut. Suomenojan Luonnon oman seurannan perusteella punasotka- ja harmaasorsakanta ovat selvässä kasvussa. Keväällä laskettiin yksi altailla noin 100 punasotkakoirasta - tosin osa läpikulkumatalla.

YVA-raporttia enemmän on syytä korostaa lahden ja puronsuun merkitystä linnuille - myös altaiden linnuille. Lahti toimii kokoontumispaikkana sekä keväällä ja syksyllä. Esimerkiksi viime vuonna ennen talven alkua kokoontui noin 1300 tukkasotkaa lahdelta (<http://www.suomenoja.fi/suomenojalla-1300-tukkasotkaa-nuottalahdessa>). Puronsuu sulaa aiemmin kuin altaat ja merenlahti. Altaan asukkaita ja osin myös matkaa jatkavia lintuja kokoontuu puronsuuhun odottamaan jäiden sulamista. Lintujen määrät saattavat olla ajoittain hyvinkin suuria. Lisäksi monet altaan asukkaat "ulkoiluttavat" poikasiaan puronsuussa. Tämä tapahtuu jo ennen lentovalmiutta uimalla. Myös merellä pesivät linnut uittavat poikasiaan altaalle ruokailemaan. Joten lahden ja avoimen puronsuun merkitys linnuille on erittäin suuri. Lökkiluodon häviämisen kerrannaisvaikutuksia altaan yhdyskunnan säilyvyyteen on vaikea arvioida. On vaikea uskoa raportin optimismia myöhemmin rakennettavan keinoluodon pelastavan tilannetta.

Raportin kieliasu on paikoin sekavaa. Aina ei ole selvää, onko tekstissä kyseessä altaiden, lahden, puronsuun taikka laajemman merialueen linnusto.

Lintuvaikutusten kohdalla korostuu yksi YVA-arvioinnin ongelmallisuus, jos YVA tehdään pala kerrallaan eikä kokonaisuutta kateta omalla YVA:llaan. Jo täyttö on ongelmallinen - osin jopa kohtalokas linnuille. Mitä täytön jälkeen? Jos alueelle tulee kerrostaloja altaiden päälentoreitille sen jälkeen kuin viety pois "oleskelualue" merellä, voivat kerrannaisvaikutukset olla kuolettavia. SELAK haluaa korostaa, että kyseessä on kansainvälisesti arvokas, ns. IBA-alue. Siksi aluetta muuttavat toimenpiteet tulevat erityisen tarkkailun alle. Espoon oma etu on, että myös kokonaisuuden arviointi tehdään kunnolla ja ennen toimenpiteiden

aloittamista, jotta valituskierteiltä vältyttäisiin. Tosin näihin seikkoihin viitataan kohtuu hyvin "Epävarmuustekijät luvussa".

Kasvit ja hyönteiset

SELAK toteaa, että nisäkkäät-, kasvit- ja hyönteiset lukuun ei ole huomautettavaa. Arvioinnin johtopäätöksiin voidaan yhtyä.

Kasviston ja hyönteisten osalta arvokkaimmat alueet ovat altaan ympäristön täyttöalueilla ja puron itäpuoleisella luhtaniityllä. Näiden alueiden ekosysteemit ovat erittäin rikkaita ja monikerroksisia. Ainoa kysymysmerkki on, miten mahdollinen täyttö muuttaa virtauksia ja ajoittain tapahtuvaa meren tulvimista luhtaniitylle ja aiheuttaa seuraamuksia varsinaisen täyttöalueen ulkopuolella.

Vaikutukset rantaviivaan, vesistöihin ja vesiekologiaan

MOTTO:

Rantaviiva on tärkeä ja näkyvä osa ympäristöä. Se muodostaa luonnollisen suojavyöhykkeen maan ja veden välille ja sen ulkonäöllä on suuri merkitys ranta-alueiden viihtyisyydelle ja maiseman kauneudelle. Ruoppauksella ja maantäytöllä saatetaan aiheuttaa korvaamatonta vahinkoa rikkaalle ja monimuotoiselle rantaluonnolle sekä asukkaiden ja lomailijoiden mahdollisuuksille nauttia rannastaan ja ympäröivästä vesialueesta.

YVA-raportin mukaan ruoppaus- ja täyttöalueelle kohdistuvat vaikutukset ovat voimakkaampia verrattuna läjitysalueisiin, niiden vaikutusta pidetään kuitenkin ohimenevinä ja tilanteen uskotaan normalisoituvan esirakennustöiden loputtua. Pitkäaikaisten vaikutusten arviointia ei ole tehty ollenkaan.

Selvityksessä todetaan kuitenkin että

- Lahtialueiden ja sisäsaariston vesikasvillisuuden esiintymisestä ei ole ajantasaista tietoa
- Meriuposkuoriaistutkimuksen mukaan Nuottalahdella esiintyy kuoriaiselle sopivia ravintokasveja vitoja ja äyriäisiä
- Suojeltavien meriuposkuoriaisten esiintymät kartoitetaan vielä uudelleen kesällä 2014.

Nature-lehdessä julkaistussa tutkimuksessa on havaittu, että esim. merenpohjaa pitkin vedettävät laahusnuotat sekoittavat merenpohjaan kertyneitä sedimenttejä ja vahingoittavat paikallisia eläin- ja kasvilajeja. Seurauksena on hapenpuutetta ja haitallisia leväkukintoja. Tämän lisäksi troolaukset sekoittavat planktonia ja saastehiukkasia keskenään, jolloin saasteet päätyvät kalojen kautta ihmisten ruokaketjuun.

SELAK edellyttää, että ruoppauksen, täytön ja läjityksen pitkäaikaiset vaikutukset ympäröivien lahtialueiden ja sisäsaariston vesialueisiin, vesiekologiaan, uhanalaisiin eliöihin, kalakantaan ja ranta-alueen asumis-, kalastus ja muuhun virkistyskäyttöön selvitetään.

Espoossa 2.5.2014

Suur-Espoonlahden Kehitys ry (SELAK)

Harri Peltoniemi

Aila Järvinen

SELAK pj.

SELAK siht.

Liitteenä satamavaihtoehtojen vertailu ja SELAK:n jäsenjärjestöjen luettelo.

Satamavertailu. Suomenojan sataman vaihtoehdot, YVA

Espoon suurin venesatama on luisumassa muuhun käyttöön. Mitään korvaavaa talvitelakointipaikkaa ei ole osoitettu. Telakkakenttä supistuu rajusti. vain osalle korkeavarastoratkaisu. 0+ takaa toiminnan.

Rakentamisen jälkeinen tilanne

vaihtoeht. nr.	venepaikat	kettätelakkapaikat	hallipaikat	korkeavarasto
0+	2000	1700, 9 ha	on ?	ei
1	1300	100, 0,65 ha	-	500
2	1100	-	-	800
3	1800	260, 1,7 ha	-	500

Työmaa-aikainen haitta ja nykyisten rakenteiden tulevaisuus.

Alueen rakennukset:	purku	lopullinen poisto	uudelleenrakennus
Laiturit	1,2,3	-	1,2,3, eri laajuudet
Kerhorakennukset	1,2,3	1,2,3	mahdollisesti
venetarvikekauppa	1,2,3	1,2,3	1,2,3 uusi rakennus
Telakkakentät pois käytöstä	1,2,3	4-6 ha	0 ha, 0,65-1,7 ha

Työmaa-aikana telakkakenttien käyttö vaikeutuu oleellisesti tai loppuu nykyisillä paikoillaan. Siirryttävä muualle telakoimaan.

Laituripaikat muuttuvat paljon vaihtoehdoissa 1,2 ja 3. rakennusajaksi todennäköisesti kaikkien siirryttävä muualle.

Kylmiä talvisäilytyshalleja ei vaihtoehtojen 1,2 ja 3 selostuksissa ole lainkaan. 0+ ehdotuksessa tilaa. Veneilijöiden käyttöön tulevia autopaikkoja ei ole kaavaselostuksissa mainittu.

Tilanne nyt:

venepaikkoja 1000 (kaupunki 832)

telakkakenttäpaikkoja 1300, 6 ha

autopaikkoja kesällä 2100

17.3.2014

Suur-Espoonlahden kehitys ry (SELAK) rekno. 202.327**Jäsenluettelo 2014****4.2014****päivitys 10.4.2014**

	Yhdistys	vars.jäsen	varajäsen
1	Esbo hembygdsförening r.f. pj ja y-os Benita Åkerlund sihteeri Solveig Forsberg	Benita Åkerlund Esboviksvägen 16 02360 Esbo puh. 040 557 5213 fredrika@saunalahti.fi	Kurt Wikström Sommaröv.22 02380 Esbo 0400-408120 kurt.wikstrom@elisanet.fi
2	Espoon Hannusjärven suojelu ry HANSU pj ja y-os Jarmo Lehtelä Hannusranta 10 02260 Espoo laskutus Pirjo Voivalin	Jarmo Lehtelä Hannusranta 10 02260 Espoo puh. 0400 700 624, 802 1948 jarmo.lehtela@pp.inet.fi	Pirjo Voivalin Hannusranta 14 02260 Espoo 040-5333815 pirjo.voivalin@kolumbus.fi
3	Espoon ympäristöyhdistys ry pj Stephen Venn, y-os Pappilantie 5 02770 Espoo laskutus Eeva-Liisa Laakso	Eeva-Liisa Laakso taloudenhoitaja Huhtakoukku 2 B 10 02340 Espoo puh.0400-313135 eeva.laakso@pp.inet.fi	-
4	Espoonlahden Kokoomus ry ESKO pj ja y-os Minna Laakso minna.agnes.laakso@gmail.com	Jukka Pelkonen jukka1963@gmail.com	-
5	Espoonlahden Vihreät ELVI ry pj ja y-os Sami Vauhkonen Ankkuritie 2 A 1,02320 Espoo laskutus Aili Koura Hansatie 16 A 02780 Espoo puh.040-7713973	Maisa Siirala Skataholmantie 7 02380 Espoo puh. 040 563 1030, 888 4092 maisasiirala@gmail.com	Olli Härmä puh.043-8242387 olli.harma@omnia.fi
6	Iivisniemi-Kaitaa-seura ry IKS pj ja y-os Sanna Liljeström laskutus Merja Koskinen Riilahdentie 23 02260 Espoo merja.koskinen2@elisanet.fi	Aila Järvinen sihteeri Iivisniemenkatu 2 B 32 02260 Espoo puh. 050-5055875 aila.s.jarvinen@gmail.com	Sanna Liljeström Sammenpolku 6 02260 Espoo puh.050-4525173 sanna.liljestrom@gmail.com
7	Kivenlahti- Stensvik ry pj ja y-os Kaisa Tainio rahastonhoitaja Hannele Pitkä-Liukkonen	Harri Peltoniemi puheenjohtaja Vilkkupolku 15 A 3 02320 Espoo puh. 0400 570 707 harri.peltoniemi@welho.com	Johanna Virranne Aallonhuippu 10 F 50 02320 Espoo 050-3587421 johanna.virranne@gmail.com
8	Kukkumäki ry pj ja laskutus Paula Pöntynen Kukkumäenrinne 10 02280 Espoo	Paula Pöntynen Kukkumäenrinne 10 02280 Espoo puh. 040-5574883 paula.pontynen@yara.com	Jukka Ranta Kukkumäenrinne 12 02280 Espoo puh. 040-5006146 jukka.ranta@elisanet.fi

9	Lounais- Espoon Omakotiyhdistys ry LEOKY pj ja y-os Paula Pöntynen Kukkumäentie 10 02280 Espoo laskutus Raimo Kankaanpää Savitiilentie 13 A 02330 Espoo	Antti Järvinen Paimenportti 1 A 02330 Espoo puh. 040-5011450 antti.jarvinen@nsn.com	Paula Pöntynen Kukkumäentie 10 02280 Espoo paula.pontynen@gmail.com
10	Lounaisrannikon Keskustakerho ry LOUKE pj ja y-os Seppo Salo laskutus Terhi Seinä Soukanahde 8 A 1 02360 Espoo	Seppo Salo Hannusjärvenkuja 8 A 02260 Espoo puh. 040-513 5707 seppo.salo@saunalahti.fi	Risto Rokala Soukankaari 3 A 13 02360 Espoo puh. 041-4682774 risto.rokala@mainossanoma.fi
11	Länsi-Espoon Kokoomus ry pj Jaakko Virtanen jtm.virtanen@gmail.com rahastonhoitaja Anja Tuomola	Asso Erävuoma Vuoriharjunkuja 6 C 4 02380 Espoo puh.044-5440612 asso.eravuoma@gmail.com	Timo Lampola Vehaksenportti 14 02330 Espoo puh. 0400-612125 tlampola@gmail.com
12	Tillinmäen Asukasyhdistys ry pj ja y-os Jari Ikanen Pirttitie 12 B 02330 Espoo jari.ikanen@fortum.com	Juha Seppänen Katajalaakso 6 A 02330 Espoo puh.040-5088062 juhaseppanen@luukku.com	Pasi Kerkkänen puh.040-5683534 pasikerkanen@gmail.com
13	Espoonlahden Demarit ry pj ja y-os Jukka Lahti Kuutikuja 5 B 3 02260 Espoo puh. 041-52880403 jukka.lahti@valtava.fi	Matti Viitasalo Riilahdentie 9 C 02260 Espoo puh. 0400-292515 mattiviitasalo@gmail.com	Ari Paukku Kastevuoreнкуja 3 L 171 02360 Espoo puh. 040-7138670 paukku.ari@gmail.com
14	SFP i Esboviken rf pj.Kurt Wikström Sommaröv.22 02380 Esbo	Uffe Sjögren varapuheenjohtaja y-os Bränningsberget 13 B 11 02320 Esbo puh.040-7655344 uffe.sjogren@gmail.com	Marianne Storå puh.040-5047456 marianne.stora@gmail.com

Jäseniä yhteensä 14; varajäseniä 12
y-os=yhdistysosoite

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



**Asia: Meritie ry:n lausunto Espoon kaupungin Finnoon
Sataman Rakentamishankkeen YVA-ohjelmasta.**

Meritie ry on saanut nähtäväkseen Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n laatiman lausunnon Finnoon sataman rakentamishankkeen YVA-ohjelmasta. Meritie ry yhtyy kaikilta osin lausunnossa esiin nostettuihin ongelmiin ja vaikutuksiin espoolaisten veneilyharrastuksen jatkumisessa.

Suunniteltu rakentamishanke koskettaa Suomenojalla paikallisesti toimivana veneilyseurana erityisesti Meritie ry:tä. Suurin huolenaihe on se vaara, joka kohdistuu nykymuotoisen kohtuullisella kustannustasolla mahdollisen veneilyharrastuksen muuttumiseen vain joidenkin harvojen hyvin varakkaiden harrastukseksi. Tähän vaikuttaa keskeisesti veneiden talvisäilytysmahdollisuuden poistuminen Suomenojalta. SPV:n lausunnossa on kuvattu hyvin niitä seikkoja, jotka liittyvät Suomenojalla nyt talvisäilytettävien veneiden kuljetuksen mahdottomuuteen ja kalleuteen.

Meritie ry:n mielestä YVA-ohjelma ei huomioi riittävästi myöskään veneilyseurojen sosiaalisen toiminnan muutosta. Veneilyseura ei ole laituri, vaan sen toimintaan liittyy monenlaisia jäsenten talkoilla ja yhteistoiminnalla aikaansaattavia toimintoja. Suomenojalla Meritie ry:llä on toimintaansa varten pääasiassa talkoilla rakennettu pursimaja, mastovaja, vartiokoppi ja varasto sekä vartiotorni. Rakennushanke jyräisi ne kaikki maan tasalle. Seura on organisoinut koulutus-, katsastus-, nuoriso- ja yhteisretkitoimintaa. Seura on yhdessä muiden seurojen kanssa organisoinut myös alueen ympärivuotisen vartioinnin. Seuran käytössä olevan laiturin jäsenet rakennuttivat ja rahoittivat aikanaan saaden myöhemmin hyvityksiä kaupungin venepaikkamaksusta. Jos rakennushankkeen seurauksena alueen monen vuoden mylläämisen ja väliaikaisjärjestelyjen jälkeen jäljelle jääkin vain laituri paikka edes ilman sen läheisyydessä olevaa parkkipaikkaa, on vaikea kuvitella myöskään nykymuotoisesta seuratoiminnasta jäävän paljon jäljelle.

Meritie ry on ehdottomasti suunnitelmavaihtoehto 0+:n kannalla. Se huomioi kohtuullisesti paitsi Meritie ry:n, niin myös muiden sekä paikallisten että muiden Espoossa toimivien espoolaisten veneilyseurojen tarpeet niin venepaikkojen kuin veneiden talvisäilytyksen osalta. Se säilyttäisi ja korostaisi Espoon imagoa kaupunkina, joka pystyy tarjoamaan asukkailleen merihenkisiä palveluja.

Espoossa 2.5.2014

Meritie ry

Olli Hämäläinen

Markku Tilli

Kommodori

Varakommodori

Meritie ry on vuonna 1972 perustettu Suomenojalla toimiva veneilyseura, jolla on noin 400 jäsentä ja noin 200 rekisteröityä venettä. Meritie ry on Suomen Purjehdus ja Veneily ry keskusliiton jäsenseura. Meritie ry:n osoite on Hylkeenpyytäjantie 9, 02270 Espoo. Sähköposti toimisto@meritie.org, puhelin 0400 219105

Uudenmaan ELY-keskus, Kirjaamo
PL 36, 00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

#: 02.00

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

02-05-2014
YVA: EERO LA
UUELY/10/07.04/2012

mielipide Finnoonsataman YVA- selostuksesta

Soukka-seura ry, Sökö-sällskapet rf, sen johtokunta ja asiaa varten toiminut työryhmä, on huolellisesti perehtynyt selostukseen, ja lausuu siitä mielipiteenään seuraavaa:

Yhteysviranomaisen on suhtautunut varsin yliolkaisesti Soukka-seuran YVA-ohjelmasta esittämään huomautukseen. Tulevaisuuden yksi vakavimmista ongelmista on globaali ilmastomuutos ja sen väistämättömänä seurauksena tapahtuva merenpinnan nousu. Tästä huolimatta yhteysviranomaisen on lausunnossaan ohjelmasta tyytynyt toteamaan asiasta vain yhdellä lauseella "Eri vaihtoehtojen vaikutukset alueen tulvariskiin tulee arvioida". Selostuksessa ei ole tätä arvioitu eikä se ole ylipäättään edes mielekästä. Yhteysviranomaisen olisi jo lausunnossaan pitänyt edellyttää selostuksessa arvioitavan eri vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia merenpinnan noustessa ja tulviessa. Kiistatta on selvää, että rakennusten tai rakennelmien jäädessä niiden suunnitellun elinkaaren aikana ajoittain tai pysyvästi meriveden kastelemiksi, ovat vaikutukset dramaattisia. Mielestämme selostusta on täydennettävä tältäkin osin ennen kuin sillä on mitään arvoa päätöksenteossa. Selostuksessa ei ole arvioitu vaikutuksia, vaikka sivulla 45 yhteenvedossa näin väitetään.

Aalto Yliopiston tutkija Jukka Heinonen on väitöstutkimuksessaan sekä tutkimusyhteisö muissakin julkaisussa todennut kehittämiensä hybridimallin osoittavan mm. Helsingin ja Espoon asukkaiden keskimääräisten hiiliekvivalenttipäästöjen olevan todellisuudessa noin kaksinkertaiset HSY:n esittämiin ja selostuksessa käytettyihin arvoin verrattuna. Hybridimallissa lasketaan mukaan myös "ulkoistetut" päästöt, mikä on ehdottaman välttämättömä oikeiden johtopäätösten tekemiseen. Mainituissa tutkimuksissa on mm. osoitettu, että hiiliekvivalenttipäästöjen ja kulutettujen eurojen välinen riippuvuus on lähes lineaarinen. Tämä pätee myös tässä kohteessa. Jos esimerkiksi venepaikan kustannukset nousevat nykyisestä kolminkertaisiksi tai rakennusten neliömetrikustannukset ovat kolminkertaisia normaaleihin rakennuspaikkoihin verrattuna, ovat myös päästöt kolminkertaisia.

Selostuksessa on jätetty käsittelemättä vaihtoehto 0. Perustelut tälle ovat kestävämmät.

- Ei ole olemassa mitään pakottavaa tarvetta sijoittaa alueelle yhtäkään asuinrakennusta. Se että rakennusliikkeiden kanssa on joku jotain sopinut, ei tätä edellytä. Ei myöskään kaupungin eri toimielimien toiveet, jotka eivät perustu mihinkään lainvoimaisiin kaavoihin. Paremmille ja turvallisemmille rakennuspaikoille rakennettaessa kustannukset ja vastaavasti päästöt voivat olla vain kolmanneksen. Tällä paikalla kalliit, vaativat ja aikaa vievät suunnitellut maanvaihtoimet nostavat kustannuksia kohtuuttomasti.
- Satamakentässä tapahtuvat painumat johtuvat täytön ja sen alla olevan savisen maa-aineksen konsolidaatiosta. Tässä luonnollisessa prosessissa maa-aineksen tiiviys kasvaa,

vesipitoisuus pienenee ja lujuus lisääntyy. Selostuksessa ei ole esitetty mitään todellista syytä, miksi tämän takia satamakentän rakennetta pitäisi ryhtyä vahvistamaan massanvaihoilla.

Selostuksessa ei ole käsitelty voimalaitoksen aiheuttamaa uhkaa hengelle ja terveydelle. Vaihtoehtojen ainoa pelastustie kulkee voimalan vierestä eikä se voimalan mahdollisen onnettomuuden aikana ole käytettävissä. Merialue on niin matalaa, että laivoilla tapahtuva evakuointi on lähes mahdotonta. Voimala tuottaa nykyisellään lähialueelleen jatkuvasti mineraali- ja hiilipölyä, mikä on uhka terveydelle ja viihtyvyydelle.

Selostuksessa pidetään louhetta arvottomana jätteenä, jota voidaan lähes rajatta sijoittaa mereen. Näin ei ole. Lähes kaikesta louheesta voidaan tehdä mursketta ja sepeliä, joita tarvitaan pääkaupunkiseudulla jatkuvasti suuria määriä. Ei ole missään tapauksessa kestävä kehityksen mukaista ajaa louhetta mereen ja vastaavasti louhia muualla kallioita alueella tarvittavan murskeen tekoa varten. Murskeella voidaan monissa tapauksissa korvata myös soraa ja hiekkaa, joita joudutaan kuljettamaan seudulle jopa yli 100 km päästä. Sora ja hiekka ovat lisäksi uusiutumattomia luonnonvaroja.

Selostuksessa pidetään lähes luonnonlakina voimakasta asukasmäärän kasvua ja tarvetta kaupunkirakenteen tiivistämiseen. Selostuksen perustelut ovat kestävämmät. Hybridimallia käyttäen on näytetty, että kaupunkirakenteen tiiveys ei Suomessa johda pienempiin hiiliemissioihin vaan ennemmin päinvastoin. Sen sijaan on olemassa paljon muita kustannustehokkaita keinoja, jotka johtavat hiiliemissioiden pienentymiseen. Kunnalla on kaavoitusmonopoli. Espoossa ei ole minkäänlaista pulaa rakentamiseen soveltuvasta maaperästä, joten rakentamiseen hyvin huonosti soveltuvien alueiden maankäytölle voidaan varata muuta niille paremmin sopivaa käyttöä. Selostuksessa arvioidaan vaihtoehtoja sen mukaan miten ne täyttävät asukasmäärätavoitteita, vaikka tällaiselle ei ole mitään lain mukaisia perusteita.

Kaikki selostuksessa käsitellyt vaihtoehdot vaarantavat alueen meriupokaskuoriaisten elinmahdollisuuksia ja siirtymistä itään. Selostuksessa tulee painottaa tämän erittäin uhanalaisen eliön olosuhteiden huonontumista.

Selostuksessa on vähätelty meriläjäytysalueille tulevien massojen ympäristövaikutuksia. Massojen joukossa on mm. raskasmetalleja ja sulfidisavia. Paikoin läjäytysalueilla on jo nyt eroosiopohja, mikä merkitsee hienojakoisen läjitysmateriaalin leviämistä hyvin laajalle. Sulfidisavet massan joukossa lisäävät raskasmetallien liukoisuutta ja siten myrkyllisyyttä.

Selostuksessa on käsitelty vajavaisesti venesataman merkitystä alueen ihmisille. On kiistämätön tosiasia, että sataman on oltava rannikolla. Suomen luonnonolosuhteiden takia veneet on nostettava talven ajaksi kuivalle maalle, ja kiistatta vähimmillä ympäristövaikutuksilla telakointi tapahtuu sataman välittömässä läheisyydessä. Tämä on lisäksi kustannusten kannalta minimi. Selostuksessa ei käsitellä riittävästi edullisten kustannusten merkitystä veneilyharrastuksen yleisyyteen ja ihmisten elinolosuhteisiin.

Espoossa 1.5.2014

Soukka-seura ry, Sökö-sällskapet rf

1:02.00

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

02-05-2014

YVA: EERO LA

UUDELY/10/07.04/2012

Viite: Lausuntopyyntö UUDELY/10/07.04/2012

Asia: Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n lausunto Espoon kaupungin Finnoon Sataman Rakentamishankkeen YVA-ohjelmasta.

Suomen Purjehdus ja Veneily ry ja sen espoolaiset jäsen seurat pitävät Finnoon sataman nykyisiä palveluja ja sinne suunniteltuja veneilyä palvelevia venepaikka- ja talvitelakointisuunnitelmia sekä veneilyyn liittyvien huolto- ja tarvikemyyntipalvelujen toteutumista seudullisesti tärkeinä.

Finnoon satama-alueen maankäytöstä päätettäessä tulee erityisesti ottaa huomioon hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutukset veneilyn ja sen harrastajien nykytilanteeseen ottaen huomioon myös kaupungin kasvun myötä kasvavat tarpeet.

Suomalaisen veneilykulttuurin nykytilanne on kansalaisten harrastusmahdollisuudet huomioiden tasa-arvoa korostavaa ja olosuhteiden osalta kustannusten osalta laajalti mahdollistavaa.

Venepaikka- ja telakointimaksujen huomattava kustannusnousu johtaisi eriarvoistumiseen ja vähävaraisempien veneilijöiden harrastuksen loppumiseen. Veneilyedellytysten monipuolinen lisääminen laajasti eri kuntalaisryhmien mahdollisuutena tulee olla tavoitteena. Sen suorat ja funktionaaliset vaikutukset kuntalaisten hyvinvointiin, fyysiseen, psyykkiseen ja sosiaaliseen terveyteen ja yhteisöllisyyden lisäämiseen kuntalaisten keskuudessa, ovat kiistattomia.

Erityisesti huomioitavaa on kaupungin imago ja kaupunkikuva merellisenä asuinpaikkana. Rannikon, saariston, merellisen luonnon ja vesilläliikkumisen mahdollistaminen vapaa-ajan harrastuksena on kaupungin vahva vetovoimatekijä, jonka hyödyntäminen tulee ymmärtää ja huomioida päätöksenteossa.

Espoon kaupunki on laatinut vuonna 2004 Espoon eteläosien yleiskaavan 2030 Espoon venesatamien yleissuunnitelman Osan 1, manner-Espoon venesatamat -selvityksen, jonka tarkoituksena on ohjata kaavoitusta turvaamaan kaupungin kasvua vastaamaan veneilyn tarpeita. Veneilyn peruspalveluihin tulee huomioida venepaikkojen lisäksi riittävät talvitelakointipaikat ja huoltopalvelut. YVA-selvityksessä esitetyistä vaihtoehdoista vaihtoehto 0+ on laaditun Etelä-Espoon osayleiskaavan ja Maakuntakaavan tavoitteiden mukainen.

Finnoon sataman seudullinen merkitys korostuu erityisesti veneiden talvitelakoinnin osalta koska osayleiskaavassa ja asemakaavoissa esitetyt uusien satamien rakentaminen esim. Soukanlahti ja Kummelinsatama (Marinsataman jatke Espoonlahdessa) ovat meriupokaskuoriaisesiintymien takia suojelukohteita ja siten rakennuskiellossa.

Espoossa on noin 8000 venepaikkaa (1 venepaikka 31 asukasta kohti). 2030 väestötavoitteen mukaan venepaikkamäärän kasvutarvetta nykyisen suhdeluvun mukaisena on noin 1600 lisäpaikkaa.

Erityiseksi ongelmaksi muodostunee kuitenkin veneiden talviaikainen telakointimahdollisuus.

Venepaikkamäärään ei sisälly subjektiivista oikeutta talvisäilytyksen mahdollisuuteen, joskin kunnalta voitaneen edellyttää moraalista velvoitetta tähän järjestyslain kieltäessä suurempien veneiden pitkäaikaisen säilyttämisen asuntoalueilla.

Finnoon satama toimii nykyisellään ja aiempien jatkosuunnitelmien mukaisesti (vaihtoehto 0+) keskeisenä eri venesatamien talvitelakointipaikkana. Telakoinnin siirtäminen esisuunnitelmien mukaan pois rannikolta esimerkiksi Ämmäsuon alueelle onnistuu kohtuudella ainoastaan trailerilla kuljetettavien "pienempien" veneiden osalta. Suuremmat moottoriveneet ja purjeveneet(kölivenet) ylittävät mitoiltaan tieliikennelaissa säädetyn normaalikuljetuksen mitat (korkeus 4,4m, leveys 4,0m) ja edellyttävät erityislupia sekä varoituskilvillä ja -valoilla varustettua saattoautoa. Lisäksi kuljetukset ovat sallittuja vain erikseen määriteltynä kellonaikoina poislukien ruuhka-ajat.

Nykytilanteessa yhden veneen nostoon/vesillelaskuun käytetty aika telakointitelineeltä on noin 30 minuuttia. Veneen kuljetus erikoisalustalla ajatelluille telakointialueille veisi yhdeltä veneeltä aikaa noin 2 tuntia. Kustannusvaikutukset olisivat noin kahdeksankertaiset. Toimintaan sopivaa kuljetuskalustoa on rajoitetusti ja investointina soveltuvan lisäkaluston hankinta kausiluontoiseen (kevät/syys) toimintaan on toimijoille mahdotonta. Näin ollen noin 1500 - 1700 suuremman veneen kuljettaminen aiheuttaisi ylivoimaisia vaikeuksia ja kohtuuttomia vuosittain toistuvia kustannuksia veneiden omistajille.

Edellä mainitut seikat huomioiden Finnoon satama-alueella pitäisi olla edellytykset noin 1500 veneen talvitelakointiin huomioiden purjeveiden ja suurempien moottoriveneiden tarpeet.

Edellä esitetyn perusteella Finnoon satama tulisi suunnitella ja asemakaavalla vahvistaa suunnitelmavaihtoehdon 0+ mukaisena, joka huomioi nykytilanteen lisäksi kohtuullisesti myös tulevat tarpeet venepaikkojen ja talviaikaisen telakoinnin osalta vuoden 2030 kaupungin kasvutavoitteiden mukaisesti.

Hanke vastaisi näin toteutettuna hyväksyttyä maakuntakaavaa ja Etelä-Espoon osayleiskaavaa.

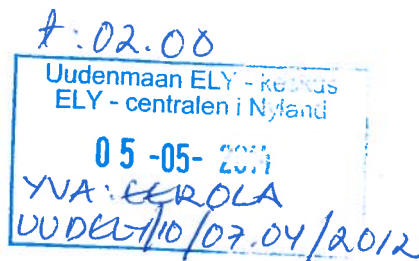
Espoossa 2.5.2014

Suomen Purjehdus ja Veneily ry

Jussi Ojutkangas
toimitusjohtaja

Harri Sane
hallituksen jäsen
veneilytoimikunnan puheenjohtaja

Suomen Purjehdus ja Veneily ry (SPV) toimii suomalaisten veneseurojen etujärjestönä tehtävänään huolehtia purjehdus- ja veneurheilun harjoittamis- ja kehittämisedellytyksistä. SPV edistää ja ylläpitää veneilytaitoja ja kehittää niitä edelleen koulutustoiminnassa. Katsastustoiminta on ennaltaehkäisevää veneilijän turvallisuutta parantavaa toimintaa. Lasten ja nuorten toiminnassa lapsella on mahdollista oppia veneilyn perustaidot monipuolisesti ja oikein.



1(2)

MIELIPIIDE FINNOONSATAMAN RAKENTAMISHANKKEEN YVA-ARVIOINTISELOSTUKSESTA

Selvitys on massiivinen ja monilta osin pieniin yksityiskohtiin pureutuva. Selvityksestä puuttuu kuitenkin lähes kokonaan rakentamishankkeen vaikutus 1500 espoolaisperheen veneilyharrastukseen. Satamaan on suunniteltu lisää laituripaikkoja, mutta samalla rakentamissuunnitelmat merkitsisivät veneiden talvisäilytysalueen radikaalia pienentymistä. Ilmasto-olosuhteistamme johtuen veneiden talvisäilytys on veneilyn perusedellytys.

Vaihtoehdot VE1-VE3 merkitsevät käytännössä veneiden talvisäilytysalueen lähes täydellistä katoamista Suomenojalta. Kaupunki on alustavissa keskusteluissa ehdottanut veneiden telakointia siirrettäväksi sisämaahan (esim. Ämmänsuolle, joka sijaitsee n. 20km:n etäisyydellä Suomenojalta). Jos tällaiseen talvisäilytysmalliin joudutaan menemään, aiheuttaa se merkittäviä muutoksia veneilyharrastuksen kustannuksiin ja ajankäyttöön, sataman liikenteeseen ja liikenteen päästöihin. **Nämä seikat on selvityksessä käytännössä jätetty käsittelemättä kokonaan.**

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja hyvinvointiin

Veneiden telakointi sisämaahan merkitsee usein raskaita laveteilla suoritettavia siirtokuljetuksia. Nämä ovat aikaa ottavia toimenpiteitä ja siten kustannuksiltaan kalliita. Lisäksi siirroissa on aina vaarana veneiden vaurioitumisen mahdollisuus. Tällä hetkellä ei pääkaupunkiseudulta todennäköisesti löydy siirtoihin tarvittavaa raskasta kalustoa.

Taloudellisesti siirrosta aiheutuva lisäkustannus on varsin merkittävä, siirtoetäisyydestä riippuen puhutaan todennäköisesti suuruusluokasta 1000-1500 €/a. Tällainen lisäkustannus on monille pien- ja keskituloiselle perheelle jo sitä suuruusluokkaa, että veneilystä olisi pahimmassa tapauksessa pakko luopua. **Tämä eriarvostaisi veneilyä ja tekisi siitä vain varakkaiden harrastuksen.** Tämä tuskin on Suomenojan rakentamisen tavoite?

Keväisin ja syksyisin joudutaan veneille tekemään kunnostus- ja huoltotöitä. Näihin käytetty aika vaihtelee riippuen veneen koosta, iästä ja kunnosta. Minimissään voidaan puhua 5-6 työpäivästä, aika moninkertaistuu jos hommaan liittyy vähänkin peruskunnostuksesta poikkeavaa korjaamista. Telakointialueen siirtyminen kauemmas lisää matkoihin kuluvaan aikaa ja lyhentää tehollista työaikaa, mikä lisää puolestaan kunnostuskäyntien lukumäärää ja kokonaisaikaa.

Vaikutukset liikenteeseen

Veneiden siirrot sisämaahan merkitsevät raskasta lavettitason ”rekkarallia”. 1000-1500 venettä jouduttaisiin siirtämään asuinalueen läpi kevään, syksyin n. 3-4 viikon aikana, eli keskimäärin 50 venettä päivässä, 5 tunnissa. Tämä vaatii asian huomioonottamista katusuunnittelussa. Lisäksi tarvitaan riittävät veneiden nosto, pohjanpesu ja kuormausalueet. Mikäli venepaikkojen määrä kaksinkertaistetaan suunnitelman mukaisesti, lisääntyy ”rekkaralli” vastaavasti.

Vaikutukset päästöihin

Ym. ”rekkaralli” aiheuttaa nykytilanteeseen verrattuna merkittävää päästöjen lisääntymistä. Tilanne on sama veneilijöiden kasvaneiden kunnostusmatkojen osalta. **Nämä asiat tulisi käsittääkseni arvioida selvityksessä.**

Muut vaikutukset

Voimalaitoksen läsnäolo aiheuttaa tiettyjen turva-alueiden tarpeen. Näiden laajuuden selvittäminen olisi käsittääkseni ollut tarpeellista jo suunnittelun ensivaiheessa. Saattaahan olla niin, että turva-alueiden laajuus on sitä suuruusluokkaa, että veneiden talvisäilytys ratkeaa sijoittamalla ne vaadittaville turva-alueille voimalaitoksen ympärille.

Lisäksi haluan todeta, että voimalaitos aiheuttaa ympäristöönsä jatkuvat äänihaitat sekä merkittävän hiilikasoista aiheutuvan hiilipölyn lentämisen ympäriinsä. Kumpikaan ei ole eduksi suunnitellulle asuntoalueelle.

Espoossa 1.5.2014

Kunnioittavasti

YVA selvityksen puutteita

2.5.2014

f.02.00

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

05-05-2014

YVA: ELOLA

UUDELY/10/07.04/2014

Vaihtoehdot VE1-VE3

- VE1-VE3 vaihtoehdoissa ei ole varattu veneiden talvisäilytysmahdollisuutta jolloin veneiden siirroista ja maakuljetuksista aiheutuvat ympäristöhaitat ei ole huomioitu selvityksessä.
- Etäinen talvitelakointi aiheuttaa runsaslukuista kunnostusmatkustamista telakointialueelle sekä syksyllä että keväällä
- valtava maansiirto ja ruoppaustyöt aiheuttaa haittaa ja mahdollisesti estää kesäisen veneharrastuksen.
- seuran junioritoiminta ja sen kasvatusvaikutukset estyvät, koska toiminnan edellyttämät purjejollien kenttä ja veneluiskan varaukset puuttuvat näistä vaihtoehdoista.
- pursiseuran toiminta ja sosiaalinen kanssakäyminen vaikeutuu kun talkoovoimin rakennettu pursiseura puretaan.
- veneiden kesävirtiointi on lähes mahdotonta ilman vartiotuvan varausta.

Lähettäjä:

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry
Suojelusihteeri Aili Jukarainen
Annankatu 29 A 16
00100 Helsinki
suojelusihteeri@tringa.fi



Vastaanottaja:

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



Asia: Mielipide Finnoonsataman ruoppauksen, täytön ja läjityksen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

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

Tringa ry on tutustunut Finnoonsataman ruoppauksen, täytön ja läjityksen ympäristövaikutusten arviointiselostukseen ja lausuu siitä mielipiteenään seuraavaa.

Yhdistys on seurannut Suomenojan alueen suunnittelua pitkään ja nostaa tässä mielipiteessä esiin myös aikaisemmin lausuttuja näkökohtia, jotka liittyvät alueen suunnitteluun tätä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä laajemmin.

Arvioidut vaikutukset linnustoon

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on kuvattu, mihin Suomenojan lintukosteikon linnustollinen arvo perustuu ja se tunnistaa hankkeen merkittävimmät linnustovaikutukset. Myös linnustovaikutusten arviointiin liittyvät epävarmuudet on selostuksessa kuvattu.

Finnoonsataman vaikutusten arvioinnin kannalta on ensiarvoisen tärkeää ymmärtää Suomenojan kosteikon merkitys laajemman alueen sorsalintukantojen ylläpitäjänä. Saaristossa pesivien vesilintupoikueiden reitti Suomenojan altaalle ruokailemaan kulkee todennäköisesti Ryssjeholmenin ja Pirisaaren pohjoispuolitse ja tämä yhteys tulee ympäristövaikutusten arviointiselostuksen johtopäätösten mukaisesti turvata, jotta lintukosteikon merkitys laajemman alueen vesilintujen ruokailualueena ei heikkene. Lintualtaan vaikeampi saavutettavuus saaristossa pesivien sorsien ruokailualueena vaikuttaisi todennäköisesti laajemman alueen vesilintukantojen pesimämenestykseen.

Kaikilla YVA:ssa tutkituilla vaihtoehdoilla on merkittäviä vaikutuksia muualla saaristossa pesivien vesilintupoikueiden todennäköisesti käyttämään reittiin ja edelleen Suomenojan lintukosteikon linnustolliseen merkitykseen.

Kaikissa YVA:ssa tutkituissa vaihtoehdoissa sataman edustalla sijaitseva pieni luoto, jolla pesii naurulokkeja ja vesilintuja, jää rakentamisen alle. Luodon tuhoamisen vaikutuksia lieventämään suositellaan tekoluodon perustamista tuhoutuneen lokkiluodon tilalle. Ensisijaisesti suunnittelussa tulisi pyrkiä turvaamaan olemassa olevan luodon säilyminen, jonka linnut ovat pesäpaikakseen valinneet. Ennen kuin oikeaa pesimäluotoa voidaan korvata tekoluodolla, tulee varmistua siitä, että linnut hyväksyvät keinoluodon pesimäpaikakseen.

Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuus

Voimassa olevassa maakuntakaavassa Suomenojan alue on osoitettu osittain virkistysalueeksi ja rantaa pitkin kulkee viheryhteystarve. Lainvoimaista yleiskaavaa ei alueella ole ja asemakaavat ovat vanhentuneita. Yksikään ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä mukana olleista vaihtoehdoista ei perustu voimassa olevaan maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämään maankäytön suunnitelmaan, eikä niiden vaikutuksia ja toteuttamiskelpoisuutta ole arvioitu lain eri kaavatasoille asettamalla laajuudella ja tarkkuudella. Tällaisia arviointeja ei voida korvata, eikä alueen soveltuvuutta arvioida YVA:ssa esitetyn mukaiseen maankäyttöön kyseisellä ympäristövaikutusten arviointimenettelyllä.

Ympäristöministeriö pyysi Espoota vuonna 2010 lähettämällään kirjeellä (liitteenä) kiinnittämään huomiota Suomenojan alueen maankäytön suunnittelussa aluetta koskevien tuomioistuinratkaisujen näkökohtien tarkkaan huomioimiseen. Ministeriön kannan mukaan maankäyttö- ja rakennuslain mukainen kaavajärjestelmä ympäristöllisine laatuvaatimuksineen tarjoaa toimivan mekanismin Suomenojan kosteikon kaltaisten kohteiden suojeluarvojen turvaamiseen. Nyt alueen suunnittelussa ei edetä maankäyttö- ja rakennuslain mukaan, kun laaditaan YVA, jossa esitetyt vaihtoehdot eivät perustu maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavoitukseen. YVA:n tulosten perusteella vaikuttaa siltä, etteivät vaihtoehdot maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia täyttäisi: ne eivät noudata voimassa olevaa maakuntakaavaa ja niillä on epäsuotuisia vaikutuksia linnustoon.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn on otettu mukaan 0+ -vaihtoehdoksi vaihtoehto, jossa Finnoonsatamaan laajennetteisiin Korkeimman hallinto-oikeuden vuonna 2009 kumoaman Finnoonsataman asemakaavan mukaisesti (KHO:77:2009). Kyseisessä päätöksessä oikeus totesi, ettei venesataman laajentamisen vaikutuksia Suomenojan lintualueeseen oltu selvitetty riittävällä tarkkuudella, jotta oltaisiin voitu varmistua siitä, että lainsäädännön vaatimukset luonnonarvojen vaalimisesta täyttyvät. Oikeus ei ottanut kantaa pelkästään selvitysten riittävyyteen vaan myös siihen, että suunnitelmien tulee turvata alueen merkittävät linnustoarvot. Myös Espoon kaupunginvaltuusto edellytti Suomenojan lintukosteikon arvojen turvaamista alueen suunnittelussa, kun Espoon jätevedenpuhdistamon siirrosta päätettiin.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa 0+ -vaihtoehdon mukanaoloa KHO:n päätöksestä huolimatta perustellaan sillä, että mikäli vaihtoehto toteutettaisiin tulisi täyttöalueen itäosaa muokata, "jotta lintukosteikon suojavyöhyke huomioidaan asianmukaisesti." Ympäristövaikutusten arvioinnissa vaikutuksia on kuitenkin arvioitu alkuperäiseen, laittomaksi todettuun vaihtoehtoon. On hyvin vaikeaa ymmärtää miksi Espoo on halunnut arvioida toteuttamiskelvottoman vaihtoehdon ympäristövaikutuksia YVA-menettelyssä. Tällaisen vaihtoehdon mukanaolo hämärtää entisestään alueen epäselvää suunnittelutilannetta ja johtaa osallisia harhaan.

0+ -vaihtoehdon lisäksi kaikilla YVA-menettelyssä tutkituilla vaihtoehdoilla on todettu olevan sekä rakentamisen että käytön aikana haitallisia vaikutuksia linnustoon, eikä mikään arvioituista vaihtoehdoista voi olla tämänkään arvioinnin perusteella toteuttamiskelpoinen.

Muuta

YVA-selostuksen sivulla 66 (kohta 4.1. Finnoon aluekehityshanke) mainitaan, että Finnoonsataman esirakentaminen on suunniteltu aloitettavaksi noin vuosina 2014 – 2016. Tämän lausunnon jättöaikaan alueen kaavoitus on vielä kesken. Tringan mielestä alueen rakentamista ei voida aloittaa ennenkuin on varmistuttu siitä, että suunnitelmat täyttävät lainsäädännön niille asettamat vaatimukset. Viitaten alueen luontoarvoihin ja maankäyttöön liittyviin aikaisempiin päätöksiin, tulee tässä olla erityisen huolellinen.

Lopuksi

Suomenojan alueen maankäyttö (ml. Finnoonsataman alue) ratkaistaan osayleiskaavalla. Osayleiskaavan valmisteluaineisto on ollut nähtävillä vuonna 2011 ja ehdotus valmistuu YVA-selostuksen mukaan vielä vuoden 2014 aikana. Huolimatta lainvoimaisen yleiskaavan ja asemakaavojen puuttumisesta Espoo on ryhtynyt selvittämään Finnoonsataman massiivisten täyttöjen vaikutuksia tällä ympäristövaikutusten arvioinnilla.

Kaikkien YVA:ssa tutkittujen vaihtoehtojen todettu vaikuttavan linnustoon kielteisesti. Alueen suunnitteluun liittyvät päätökset velvoittavat turvaamaan Suomenojan lintukosteikon poikkeuksellisen merkittävät arvot, eikä niiden heikentäminen maassiivisella ja piittaamattomalla suunnittelulla ole hyväksyttävää. Erityisen huolensa Tringa ilmaisee tässäkin yhteydessä siitä, ettei alueen suunnittelu etene maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla.

Finnoonsataman lisäksi muu Suomenojalle suunniteltu rakentaminen tulee mitä todennäköisimmin vaikuttamaan linnustoon kielteisesti. Osayleiskaavan maankäytön vaikutukset tulee arvioida yhtä yksityiskohtaisesti Suomenojan IBA-alueeseen, kuin nyt Finnoonsataman ruoppauksen, täytön ja läjityksen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on arvioitu.

Mikäli arvioinneissa tullaan siihen tulokseen, ettei päätettyjen reunaehtoien puitteissa pystytä toteuttamaan vaihtoehtoa, joka turvaisi Suomenojan IBA-alueen linnustoarvot, tulee suunnittelun reunaehdot muokata sellaisiksi, joiden pohjalta voidaan toteuttaa alueen luontoarvot turvaava suunnitelma. Mikäli esitetyllä asukasmäärätavoitteella ei lintukosteikon suojeluarvoja voida turvata, tulee tavoite mitoittaa pienemmäksi.

Helsingissä 5. päivänä toukokuuta 2014
Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —
Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Seppo Vuolanto
Puheenjohtaja

Liite:

Ympäristöministeriön kirje Espoolle 19.3.2010



19.3.2010

YMI/5712/2010

Espoon kaupunki

Viite
Hänvisning

Asia
Ärende Suomenojan alueen suojeluarvojen turvaaminen

Suomenojan altaasta ympäristöineen on kehittynyt arvokas lintujen pesimä- ja ruokailualue, jolla esiintyy myös eräitä lintudirektiivin liitteessä I mainittuja lintulajeja. Alue sisältyy Birdl.ifc- järjestön ylläpitämään tärkeiden lintualueiden (IBA) luetteloon. Ympäristöministeriölle samoin kuin EU:n komissiolle on järjestön taholta esitetty, että alue tulisi liittää Natura 2000 -verkostoon. Komissio selvittää kysymystä parhaillaan kanteluasiana.

Alueen maankäytönsuunnitteluun liittyviä kysymyksiä on ollut äskettäin korkeimman hallinto-oikeuden käsiteltävänä. Finnoon venesataman asemakaavan kumoamisen käsittäneessä ratkaisussa (KHO:2009:77, 27.8.2009) tuomioistuin korosti alueen linnustollisten arvojen riittävää selvittämistä, jotta voidaan varmistua maankäyttö- ja rakennuslain luonnonarvojen vaalimista koskevasta vaatimuksesta. Ratkaisun perusteluissa mm. katsottiin allasalueen läheisyyteen suunnitellun venesataman laajentamisen voivan heikentää Suomenojan alueen linnustollista arvoa. Ratkaisussa kiinnitettiin huomiota myös lintudirektiivin 4 artiklan 4 kohdan viimeiseen virkkeeseen, jonka mukaan jäsenvaltioiden on myös suojelualueiden ulkopuolella pyrittävä estämään lintujen elinympäristöjen pilaantuminen ja huonontuminen.

Espoon eteläosien yleiskaavan Suomenojan selvitysalue (SE) koskevassa ratkaisussa (29.1.2010) korkein hallinto-oikeus totesi altaan pohjoispuolelle ohjeellisen osoitetun raitelinjauksen, aseman ja tieyhteyden vaikutusten tulevan tarkemmin arvioitaviksi alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Tässä jatkosuunnittelussa tulee niin ikään ottaa huomioon myös alueen luontoarvot, joista edellä mainitusta venesatamaa koskeneesta ratkaisustakin ilmenevillä perusteilla alueen linnustolliset arvot ovat keskeisiä. Ohjeellisen merkinnän ei ratkaisussa katsottu olevan lainvastainen, koska ohjeellista merkintätapaa voidaan yleiskaavassa käyttää, silloin kun linjauksen sijaintiin tai toteutukseen liittyy epävarmuutta. Kaavaselostuksen mukaan selvitysalueen maankäyttö ratkaistaan myöhemmin, ja alueen suunnittelu edellyttää monia lisäselvityksiä, mm. metroaseman sijoituksesta, voimalaitoksen ympärille jätettävästä suoja-alueesta, satama-alueen laajuudesta, lintulanmen suojelutarpeesta, mahdollisen asuinalueen rajauksesta, tukikohtien sijoittamisesta ja alueen rakennettavuudesta.

Espoon kaupunginvaltuusto on jätevedenpuhdistamon sijainnista päättäessään linjannut alueen jatkosuunnittelua tavalla, jossa alueen linnustoarvoja kunnioitetaan. Valtuusto on keho-

tanut kaupunkisuunnittelukeskusta käynnistämään Suomenojan alueen kaavoitus siten, että varmistetaan linnustoalueen riittävä suojelu ja alueen linnustollisten arvojen säilyminen osoittamalla allas riittävine suojavyöhykkeineen asemakaavoituksen yhteydessä suojelualueeksi.

Maankäyttö- ja rakennuslain kaavajärjestelmä ympäristöllisine laatuvaatimuksineen tarjoaa-kin ministeriön näkemyksen mukaan toimivan mekanismin tällaisten kohteiden suojeluarvojen turvaamiseen. Ministeriö haluaa luonnon monimuotoisuuden turvaamisen näkökulmasta tässä yhteydessä kiinnittää Espoon kaupungin huomiota em. tuomioistuinratkaisuihin esille tulleiden näkökohtien tarkkaan huomioon ottamiseen alueen jatkosuunnittelun vaihtoehtoisissa. Erityisen tärkeänä maankäyttö- ja rakennuslain luonnonarvojen vaalimista koskevan periaatteen ja yhteisöoikeuden vaatimusten näkökulmasta ministeriö pitää sitä, että yleiskaavan selvitysalueen ohjeellisen liikenneyhteyksinjakuksen jatkosuunnittelussa otetaan alueen luontoarvot asianmukaisesti huomioon.



Ylijohtaja

Timo Tanninen

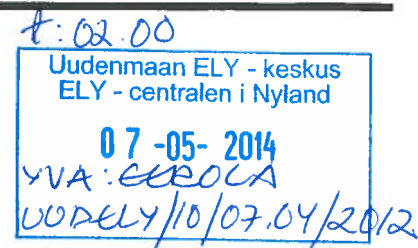


Hallitussihteeri

Heikki Korpelainen

Lieskivi-Haavisto Asta

Lähettäjä: ELY Kirjaamo Uusimaa
Lähetetty: 7. toukokuuta 2014 9:13
Vastaanottaja: Lieskivi-Haavisto Asta
Aihe: VL: Finnoon sataman rakennushanke



Lähettäjä:
Lähetetty: 6. toukokuuta 2014 23:46
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Finnoon sataman rakennushanke

Hei

Omistuksessamme oleva tila sijaitsee Suvisaaristossa Pienessä Lehtisaarella, ja olemme erittäin huolestuneita Finnoon satamahankkeen seurauksista Suvisaariston luonnolle. Vaasan ympäristöoikeus on langettanut aikanaan ylläpitovelvoitteen tonttiamme halkovan kanavan / lahden (FLADAN) aukipitämisen suhteen. (Vaasan Hallinto-oikeus, Päätös nro 99/5019/4) Vaadimme, että vedenvirtausten muutokset ja niiden haittavaikutukset alueella selvitetään. Vaadimme myös, että veden kierto ja puhtaana pysyminen selvitetään. Jos myrkyllistä liejua tuodaan pahimmassa tapauksessa 2 miljoonaa kuutiota alueelle, kärsii siitä vedenlaatu, kalakannat ja lintukannat.

Terveisin Kirjatyöläisten kesäsiirtolan/ Siirtolaranta, R:no 1:74, 1:76 ja 1:161 omistajat