



§ 128

Ilmoitusasiat

Päätös

Ympäristölautekunta päätti merkitä tiedoksi kohdat 1-6.

Esittelijä

ympäristöjohtaja
Pekka Kansanen

Päätösehdotus

Ympäristölautekunta päättäneen merkitä tiedoksi kohdat 1-6.

Tiivistelmä

Kaupunginhallituksen kokous 18.3.2013

1. § 292 V Pitäjänmäen tontin 46053/10 asemakaavan muuttaminen (nro 12109; Karvaamokuja 1)

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:
Kaupunginvaltuusto päättäneen hyväksyä 46. kaupunginosan (Pitäjänmäki, Pitäjänmäen teollisuusalue) korttelin nro 46053 tontin nro 10 asemakaavan muutoksen 27.3.2012 päivätyn ja 11.12.2012 muutetun asemakaavakartan nro 12109 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

2. § 294 V Haagan korttelien 29101 ja 29102 sekä katu-, puisto-, liikenne- ja erityisalueiden asemakaavan muuttaminen (nro 11966; Haagan ammattikoulu)

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:
Kaupunginvaltuusto päättäneen hyväksyä 29. kaupunginosan (Haaga, Etelä-Haaga, Pohjois-Haaga) korttelien nro 29101 ja 29102 sekä katu-, puisto-, liikenne- ja erityisalueiden asemakaavan muutoksen 22.4.2010 päivätyn asemakaavapiirustuksen nro 11966 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

3. § 304 Lausunnon antaminen Etelä-Suomen aluehallintovirastolle rakennusviraston ympäristöhakemuksesta (Kivikko)

Kaupunginhallitus päätti antaa Etelä-Suomen aluehallintovirastolle seuraavan lausunnon Helsingin kaupungin rakennusviraston ympäristönsuojelulain mukaisesta hakemuksesta, joka koskee muun muassa maa- ja kiviainesten välivarastointia Kivikossa.



Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin kaupungin ympäristölautekunta on 5.3.2013 kaupungin ympäristön- ja terveydensuojeluviranomaisena antanut Etelä-Suomen aluehallintovirastolle lausunnon rakennusviraston hakemuksesta.

Kaupunginhallitus viittaa ympäristölautekunnan lausuntoon ja toteaa seuraavaa: Kaupunginhallitus pitää maarakennuskäyttöön kelpaavien maiden hyötykäyttöä lähellä niiden syntypaikkaa kannatettavana. Hyödyntämällä maarakennuskäyttöön kelpaavia ylijäämäkiviaineksia säästetään luonnonvaroja, saavutetaan taloudellisia säästöjä sekä vähennetään kuljetusmatkoja ja raskaan liikenteen aiheuttamia haittoja.

Lupahakemuksen mukaan välivarastoinnin ja esikäsittelyn merkittävimmäksi ympäristövaikutukseksi arvioidaan mm. massojen välivarastoinnista ja esikäsittelystä sekä ajoneuvoliikenteestä aiheutuva pöly. Kaupunginhallitus katsoo, että lupa-alueen läheiset raskaan liikenteen ajoväylät ja muu toiminta-alue tulee pitää mahdollisimman pölyämättöminä ympäristöhaittojen välttämiseksi.

Lupahakemukseen mukaan esikäsittelyn aiheuttamaa meluhaittaa torjutaan melua aiheuttavien toimintojen sijoittelulla siten, että meluvaikutus lähimpien häiriintyvien kohteiden suuntaan minimoidaan. Lisäksi toimintojen ajoitus suunnitellaan siten, että eniten meluavat toiminnot, kuten murskaus tapahtuu arkipäivisin. Kaupunginhallitus katsoo, että lupahakemuksen mukaista toimintaa ei tule harjoittaa yöaikaan (kello 22-7).

Kaupunginhallitus puoltaa Helsingin kaupungin rakennusviraston maa- ja kiviaineksen, mineraalisten purkujättemateriaalien sekä tuhkapitoisen maa-aineksen välivarastointia ja esikäsittelyä koskevan ympäristölupahakemuksen hyväksymistä, mikäli hakemuksen käsittelyssä otetaan hakemuksessa esitettyjen seikkojen lisäksi huomioon edellä ja ympäristölautekunnan lausunnossa esitetyt seikat.

4. § 307 Lausunnon antaminen Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelman luonnoksesta

Kaupunginhallitus päätti antaa Liikennevirastolle seuraavan lausunnon Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2013-2018 luonnoksesta:

Ympäristömelu on Helsingissä huomattava elinympäristön laatua heikentävä tekijä. Merkittävin meluhaittojen aiheuttaja on tieliikenne. Uusimman vuonna 2012 valmistuneen meluselvityksen mukaan noin 40 prosenttia helsinkiläisistä asuu alueilla, joilla tie- ja katuliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso ylittää kansallisen ohjearvotason 55 dB. Rautatiemelulle altistuu hieman yli prosentti helsinkiläisistä.



Helsingissä tie- ja katuliikenteen melulle altistuvien määrä on sama kuin maantiemelulle altistuvien määrä koko Suomessa.

Helsingin seudulla on laadittu vuosien mittaan useita maanteiden, rautateiden ja katujen meluntorjuntasuunnitelmia ja -ohjelmia. Ensimmäiset tehtiin jo 1990-luvun alussa. Osa niissä esitetyistä toimenpiteistä on jo toteutunut, etenkin rautateiden esteiden osalta, mutta esim. merkittävä osa maanteiden meluesteistä on vielä rakentamatta. Tämä johtuu pääosin siitä, että valtio ei ole esittänyt niille rahoitusta.

Melutilanteeltaan huonoimpia paikkoja ovat maantiet sekä vilkkaimmat pääkadut, joiden varsilla asukkaat altistuvat voimakkaalle melulle. Liikenneviraston toimintasuunnitelmassa tuodaan esiin valtioneuvoston vuonna 2006 tekemän periaatepäätöksen mukainen pitkän ajan strateginen päämäärä, jolla tähdätään yli 55 dB melulle altistuvien määrän vähentämiseen 20 % vuoteen 2020 mennessä. Ensisijaisesti on tarkoitus suojata voimakkaalle melulle altistuvia asukkaita kohdentamalla meluntorjuntaa sinne, missä huomattava määrä asukkaita altistuu yli 65 dB päiväajan tai yli 60 dB yöajan melulle.

Toimintasuunnitelman luvun 4.2 ”Meluntorjuntatoimet ja -linjaukset” mukaan tärkein menetelmä meluhaittojen ennaltaehkäisyyn on kaavoitus. Kaavojen avulla voitaisiin rakentamista ohjata niin, ettei melusta häiriintyvää maankäyttöä sijoiteta melualueelle. Täydennysrakentamista tullaan jatkossa entistä enemmän suuntaamaan hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen alueille, jotka käytännössä ovat myös melualueita. Helsingissä osa täydennysrakentamisesta joudutaan usein sijoittamaan maanteiden melualueelle, sillä rakentamiskelpoisista alueista on pulaa. Tällöin melu otetaan huomioon kaavoituksessa ja muussa suunnittelussa. Tiivis täydennysrakentaminen vähentää painetta haja-asutukseen ja tarvetta muuttaa asumaan kehyskuntiin, mikä vähentää osaltaan autoliikenteen liikennesuoritetta ja sitä kautta melua.

Luvun 4.2.1 ”Meluhaittojen ennaltaehkäisy” mukaan uusien väylien rakentamisen ja vanhojen väylien parantamisen yhteydessä suunnittelu ja toteutus hoidetaan siten, että meluhaittaa ei aiheuteta eikä altistuvien määrä kasva. Kaupunginhallitus toteaa, että samalla tulisi muistaa ja huomioida uusien väylien aiheuttamat vaikutukset henkilöautoliikenteen määrän kasvuun muualla tieverkossa ja sitä kautta melun lisääntymiseen muiden väylien läheisyydessä. Pääkaupunkiseudulla tästä ovat esimerkkeinä mm. Tuusulan moottoritie ja Kehä II Espoossa.

Toimintasuunnitelman luvussa 4.2.2 todetaan, että olemassa olevia meluhaittoja pystytään lieventämään rakentamalla meluesteitä väylien



ja melulle herkän maankäytön väliin. Kaupunginhallitus katsoo, että uudishankkeiden rakentamisen lisäksi olisi aiheellista parantaa jo rakennettuja meluesteitä. Ensimmäiset maanteiden esteet tehtiin Helsingissä jo 1970-luvulla, joten ne alkavat olla kunnoltaan elinkaarensa loppupuolella. Maanteiden liikennemäärät ovat kasvaneet, ja melu lisääntynyt niin paljon, että merkittävä osa vanhoista esteistä on jäänyt liian mataliksi.

Luvussa 4.2.2 esitetyt keinot olemassa olevien meluhaittojen lieventämiseksi ovat kannatettavia. Vähämeluiset päällysteet, maanteiden nopeuksien alentaminen, rajoitusten tehostettu valvonta, nastarenkaiden käytön vähentäminen ovat kaikki keinoja, joista päättäminen on valtion viranomaisten vastuulla.

Hiljaisia päällysteitä käsittelevässä kappaleessa rajataan niiden käyttö korkeintaan 60 km/h väylille. Rengasmelu on kuitenkin henkilöautojen tärkein melulähde 50 km/h alkaen ja raskailla ajoneuvoilla 70 km/h alkaen, joten mainittu rajausta kaipaasi tarkennusta.

Raidemelun vähentämiskeinona mainitaan kiskojen hionta, jolla voidaan alentaa melutasoa 2-6 dB. Myös tämän keinoon käyttö Helsingissä ja muissa tiiviisti radan varteen sijoittuvissa ja tiivistyissä väestökeskittymissä tulee junaliikenteen meluhaittojen vähentämiseksi ottaa aktiivisesti käyttöön. Nyt ulkomailta vuokrattavan hiontakaluston lisäksi tulee hankkia omaa kalustoa, jotta kiskojen tehokas ja jatkuva huolto voidaan tarkoituksenmukaisella tavalla hoitaa.

Nopeuden alentamisella on melua alentava vaikutus. Toimintasuunnitelman mukaan nopeuden alentamista kannattaa harkita erityisesti taajama-alueella. Kaupunginhallitus katsoo, että toimintasuunnitelmassa (esim. luvussa 5.3 "Lopulliset meluntorjuntakohteet") olisi jo voinut esittää ajonopeuden alentamisen käyttämistä joillekin erikseen määritellyille tiealueille. Esimerkiksi Helsingin sisääntuloväylien nopeuksien alentaminen vähentäisi melulle altistuvia merkittävästi. Keino on edullinen ja nopeasti toteutettava.

Toimintasuunnitelman luvussa 4.3 "Rahoitus tulevaisuudessa" todetaan, että esitettyjen meluntorjuntatoimien toteuttamiseen tarvittava rahoitus on haasteellista löytää ja että tällä hetkellä erillistä rahoitusta ei ole tiedossa. Kaupunginhallitus katsoo, että käytännössä tämä kyseenalaistaa koko suunnitelman toteuttamisen. Liikennemelu on kuitenkin yksi Helsingin seudun suurimmista ympäristöongelmista, joten sen torjumiseen tulisi suhtautua vakavasti ja osoittaa riittävästi resursseja toimenpiteiden toteuttamiseen. Kaupunginhallitus katsoo, että liikenneviraston tulisi varmistaa rahoituksen saaminen ja toteuttaa toimintasuunnitelmassa esitetyt torjuntakohteet melun vähentämiseksi.



Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin kaupunki on omissa investointiohjelmissaan vuosittain varautunut maanteiden erillisten melusteiden toteutukseen omalla kustannusosuudellaan.

Toimintasuunnitelman meluntorjuntakohteista on laadittu niihin suunniteltua torjuntaa esittelevät hankekortit. Toimintasuunnitelman luvussa 5.3 "Lopulliset meluntorjuntakohteet" esitetyt kiireellisimmät meluntorjuntakohteet ovat Helsingin osalta pääosin kunnossa ja noudattavat aiemmin tehtyjen ohjelmien priorisointia. Esitetyistä torjuntakohteista seitsemän sijaitsee Helsingissä. Niiden toteutuksen terveydelliset vaikutukset olisivat merkittäviä jopa tuhansille helsinkiläisille. Myös taloudelliset ja maankäytölliset vaikutukset olisivat merkittäviä, koska entisiä melualueita vapautuisi rakentamiselle. Hankekorteissa esitetyissä suunnitelmissa on jonkin verran korjattavaa mm. melusteiden sijoittamisen ja korkeuksien osalta. Olisikin toivottavaa, että hankekortteja tarkistetaan vielä yhteistyössä ELY-keskuksen ja kuntien asiantuntijoiden kanssa. Joissain hankekorteissa ei ole esim. lainkaan otettu huomioon vireillä olevia kaavahankkeita.

Luvun 6 "Toteutumisen seuranta" mukaan meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toteutumisen edistymistä arvioidaan joka viides vuosi. Kaupunginhallitus katsoo, että meluntorjunnan toimintasuunnitelman toteutumista olisi hyvä seurata vuosittain, jolloin ohjelman toteutumista voitaisiin arvioida ja ohjata huomattavasti paremmin.

Kaupunginhallitus pitää Liikenneviraston toimintasuunnitelman meluste-esityksiä perusteltuina ja tarpeellisina ja kiirehtii niiden toteutusta. Kaupunginhallitus katsoo, että kohteiden toteutukselle tulee varata riittävät määrärahat, jotta viisivuotiskauden toimintaohjelma voidaan suunnitellusti toteuttaa. Myös pääväylien nopeuksien alentamista ja nopeusvalvonnan tehostamista tulee kiirehtyä.

Kaupunginvaltuuston kokous 13.3.2013

5. § 92 Ullanlinnan tontin 7/133/5 ja puistoalueen asemakaavanmuuttaminen (nro 12117, Tehtaankatu 1d, Vuorimiehenkatu 8b)

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä 7. kaupunginosan (Ullanlinna) korttelin nro 133 tontin nro 5 ja puistoalueen asemakaavan muutoksen 22.5.2012 päivätyn piirustuksen nro 12117 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

6. § 93 Vartiokylän tontin 45475/1 asemakaavan muuttaminen (nro 12139; Vartioharjun hoivakoti)



Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä 45. kaupunginosan (Vartiokylä, Vartioharju) korttelin nro 45475 tontin nro 1 asemakaavan muutoksen 11.9.2012 päivätyn piirustuksen nro 12139 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

ympäristöjohtaja
Pekka Kansanen