Asia tulisi käsitellä 20.5.2014.

7
Ympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Laajasalon raideliikenteen YVA-selostuksesta

HEL 2014-006020 T 11 01 05

Lausuntoehdotus

Ympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostus on vaikutusarvioinneiltaan kattava ja selkeästi laadittu. Eri vaihtoehtojen merkittävät vaikutukset on kyetty sekä tunnistamaan että selvittämään hyvin ja ympäristölautakunnan arviointiohjelmasta antamassa lausunnossa esiintuomat näkökohdat on huomioitu valmistelussa. Arviointi antaa hyvän pohjan päätöksenteolle ja hankkeen jatkosuunnittelulle.

Vesistövaikutukset

Laajasalon raideliikenteen YVA-selostuksessa on kattavasti huomioitu rakentamisen ja käytön aikaiset vesistövaikutukset. Rakentamisen aikaiset vesistövaikutukset pyritään minimoimaan käyttämällä ympäristön kannalta hyviä ja yleisesti hyväksyttyjä menetelmiä. Toimenpiteet ajoitetaan siten, että niillä aiheutetaan mahdollisimman vähän haittaa eliöstölle ja vesistön käytölle.

Arvioinnissa on selvitetty riittävällä tarkkuudella hankkeen sijaintipaikalla olevan vesiluonnon nykytila ja eri vaihtoehtojen mahdolliset vaikutukset siihen. Toteutetut selvitykset ja niistä tehdyt johtopäätökset eri vaihtoehtojen vaikutuksista vesiympäristöön ovat perusteellisia ja riittävällä tarkkuudella suoritettuja. Eri vaihtoehtojen väliset vesistövaikutukset voidaan siten luotettavasti arvioida. Kaikkien Kruunuvuorenselän pohjan päälle suunniteltujen betonitunnelivaihtoehtojen joko rakentamisen tai käytönaikaiset vaikutukset vedenvaihtoon, sedimentaatioon ja mahdollisesti myös virkistyskalastukseen on arvioinnissa todettu erittäin merkittäviksi. Vaikutukset ovat seurausta tunnelien vesialtaan poikkileikkauspinta-alaa merkittävästi pienentävästä vaikutuksesta.

Hankealueen ympäristön merkittävin luontainen ympäristötekijä on Vantaanjoki, jonka Vanhankaupunginlahdelle tuoma makea vesi virtaa Mustikkamaan ja Kulosaaren sivuitse edelleen Kruunuvuorenselälle ja siitä ulommas ulkosaaristoon. YVA-selostuksessa on selvitetty

kattavasti alueen virtausolosuhteita ja huomioitu mahdollisten rakenteiden aiheuttamat muutokset virtaamissa.

Vaelluskalojen nousun turvaamiseksi Vantaanjoen suulle on perustettu kalastuslakiin perustuva kalaväylä. Kalaväylä ja eri toteutusvaihtoehtojen vaikutukset siihen on riittävästi huomioitu. Kalaväylän rajojen selvittäminen ja merkintä kartalle edellyttää kalastuslain 24 § mukaista maanmittaustoimitusta. Kruunuvuorenselän vesialueella on jo käynnissä Kalasataman rakennushanke, jonka toimenpiteet mahdollisesti kaventavat kalaväylää Kalasataman ja Mustikkamaan välillä. Kalasataman rakennushankkeen toteutuksen yhteydessä Vantaanjoen kalaväylälle tehtäneen maanmittaustoimitus, mikäli aluehallintovirasto katsoo että kalaväylää tulee siirtää. Laajasalon raideliikenteen YVA-selostuksen eri silta-vaihtoehtojen vaikutukset Vantaanjoen kalaväylään tulisi huomioida mahdollisuuksien mukaan saman maanmittaustoimituksen yhteydessä.

Luontovaikutukset

Myös luontoarvojen kartoitus ja vaikutusten arviointi on tehty riittävällä tarkkuudella. Erityisesti lintujen lentoreittien ja -korkeuksien analyysi on hyödyllinen lisä aiemmin käytettävissä olleisiin pesimäaluetietoihin.

Lepakkohavainnoista mainitaan suunnittelualueelta vuonna 2013 Koirasaarentien varresta löydetyt uudet lepakkopaikat, jotka puuttuvat vuonna 2003 julkaistusta koko Helsingin lepakkoselvityksestä ja siten luontotietojärjestelmästä. LTJ:n arvokkaista lepakkoalueista sijoittuu suunnittelualueille pieni osa tärkeästä lepakkoalueesta 18/03 Kaisaniemenranta-Linnunlaulu ja ns. välittömien vaikutusten alueelle seitsemän kohdetta: 19/03 Hopeasalmi, 27/03 Kulosaaren Leposaari, 28/03 Kivinokka (pääosin), 20/03 Tullisaari, 21/03 Tahvonlahdenniemi, 22/03 Aittosaari ja 13/03 Jollaksenlahti-Saunalahti.

Tiedossa ei ole erityisiä perusteita olettaa, että eri vaihtoehdoista aiheutuisi merkittävää haittaa lepakoille missään edellä mainituista kohteista. Niiden sijainti suhteessa suunnittelu- ja vaikutusalueisiin olisi kuitenkin hyvä esittää kartalla. Muuttavien lepakoiden liikkumista suunnittelualueella on vaikeampi tutkia kuin lintujen, mutta eri siltavaihtoehtojen ja niiden erilaisen valaistuksen mahdollista vaikutusta lepakoiden muuttoon tulisi jatkosuunnittelussa selvittää.

Samoin tulisi ottaa huomioon, että Kruunuvuorenlammen ympäristö on paitsi arvokas luontokohde myös luonnonsuojeluohjelman ja yleiskaavojen 1992 ja 2002 mukaan luonnonsuojelulailla rauhoitettavaksi suunniteltu luonnonsuojelualue.

Vaikutukset ilmanlaatuun ja meluun

Ilmanlaatua heikentäviä vaikutuksia on vain nollavaihtoehdolla ja vaihtoehdolla 8, jossa siltojen kautta johdetaan myös autoliikennettä. 0-vaihtoehdossa pakokaasupäästöt kasvavat Laajasalosta Herttoniemeen johtavalla reitillä. VE 8:ssa silloille tuleva autoliikenne ruuhkautuisi Kalasatamassa ja Kruununhaan päässä aiheuttaen ilmanlaadun heikentymistä alueilla, joilla siihen ei ole suunnittelussa varauduttu. VE 0:ssa liikenteen päästöt kasvaisivat Herttoniemeen johtavalla reitillä.

Eri vaihtoehtojen sekä käytön että rakentamisen aikaiset meluvaikutukset on selvitetty riittävällä tarkkuudella. Raitioliikenteen melutasojen kasvu on selostuksen mukaan melko pientä. Siltojen autoliikenteen vaikutus läpiajokatujen melutasoon olisi kuitenkin erittäin huomattava. Meluselvityksen mukaan melutaso nousisi esimerkiksi Sompasaaren kaduilla alle 60 dB:stä jopa70 dB:iin. Myös Koirasaarentien läpiajoliikenne Laajasalossa lisääntyisi.

Siltarakenne suojaa raitiotien melulta siltavaihtoehdoissa. Erityisesti raitiotien runkomelu- ja tärinähaittojen lieventäminen vaatii kuitenkin jatkossa lisäselvityksiä ja torjuntatoimien suunnittelua sekä uusilla että nykyisillä asuinalueilla, joiden läpi joukkoliikenneyhteys johdetaan.

Vaikutukset liikenteeseen ja maankäyttöön

Eri vaihtoehtoja on peilattu valmisteilla olevan yleiskaavan visioon 2050, jonka mukaan kaupunkia suunnitellaan raideliikenteeseen sekä kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuen, ei henkilöautoliikenteen ehdoilla. Erityisesti VE 1:n mukainen raitiotiesilta toteuttaa nämä tavoitteet parhaiten tarjoten myös maanpäälliset sujuvat ja miellyttävät kevyen liikenteen yhteydet.

Vaihtoehdo VE8 (ajoneuvo-, raitiotie- ja kevytliikenneyhteys) otettiin arviointiin mukaan arviointiohjelmasta saadun palautteen perusteella. VE8 aiheuttaisi arvioinnin mukaan hallitsematonta ruuhkautumista ja siten huomattavia haittoja liikenteen sujumiselle Kruununhaassa ja erityisesti Kalasataman alueella. Vaihtoehdon mukaiseen autoliikenteen lisääntymiseen ja sen aiheuttamien haittojen torjumiseen ei ole varauduttu Sompasaaren ja Kalasataman maankäytön suunnittelussa. Arviointiselostuksessa on todettu, että VE8 ei tukisi voimassaolevan maakuntakaavan raideyhteyden ja yleiskaavan suoran metro- tai raitiotieyhteyden joukkoliikennetavoitteiden toteutumista. Autoliikenteen edistäminen keskustan, Kalasataman ja Laajasalon alueilla olisi vastoin valmisteilla olevan yleiskaavan visiota.

Jatkosuunnittelussa huomioitavaa on, että raideliikenteen jatkosiltayhteys Sompasaaresta Kruununhakaan on mahdollista rakentaa toimivaksi vain siinä tapauksessa, että energiantuotanto

Hanasaaren B-voimalaitoksessa on lopetettu. Siltojen avaamisella voisi olla merkittäviä vaikutuksia raitiovaunuliikenteeseen ja ihmisten liikkumiseen. Helsingin Energian antaman lausunnon mukaan polttoainekuljetukset jäänmurto- ja hinaajapalveluineen voisivat talvikaudella vaatia enimmillään 4-12 sillanavausta vuorokaudessa. Kunkin avauksen kesto voisi olla useita kymmeniä minuutteja.

Yhteenveto

Laajasalon joukkoliikenneyhteyden ympäristövaikutusten arviointi on hyvin laadittu ja kattava. Arvioinnin mukaan kaikkien Kruunuvuorenselän pohjan päälle suunniteltujen betonitunnelivaihtoehtojen joko rakentamisen tai käytönaikaiset vaikutukset vedenvaihtoon, sedimentaatioon ja mahdollisesti myös virkistyskalastukseen on arvioinnissa todettu erittäin merkittäviksi. Vaikutukset ovat seurausta tunnelien vesialtaan poikkileikkauspinta-alaa huomattavasti pienentävästä vaikutuksesta.

Yleiskaavan hyviä tavoitteita ja joukkoliikenteeseen tukeutuvaa ja kevyttä liikennettä suosivaa suunnittelua tukee selvitysten perusteella parhaiten raitiotiesiltavaihtoehto ilman autoliikennettä. Silloille tuleva autoliikenne ruuhkautuisi Kalasatamassa ja Kruununhaan päässä aiheuttaen ilmanlaadun heikentymistä sekä merkittäviä meluhaittoja asuinalueilla. Autoliikenteen edistäminen keskustan, Kalasataman ja Laajasalon alueilla olisi lisäksi vastoin valmisteilla olevan yleiskaavan visiota.

Hanasaaren voimalan polttoainekuljetukset eivät siltavaihtoehdoissa ole mahdollisia raideyhteydelle aiheutuvien huomattavien häiriöiden vuoksi.

Raideliikenteen melu-, runkoääni- ja tärinähaittojen huomiointi asuinkatujen varsilla on jatkosuunnittelussa tärkeää. Siltojen ja niiden valaistuksen suunnittelussa on tarpeen selvittää ja huomioida myös vaikutukset lepakoiden muuttoon.

Muutoksenhaku

Tähän lausuntoon ei voi hakea muutosta, koska se koskee asian valmistelua (KuntaL 91 §).

Esittelijän perustelut

Kaupunginkanslia pyytää ympäristölautakunnan lausuntoa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta 28.5.2014 mennessä. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa 3.7.2014 mennessä.

Ympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle lausunnon ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta 5.10.2010.

Tausta

Helsingin Laajasalon länsirannalla aiemmin toimineen öljysataman paikalle on suunniteltu noin 11 000 asukkaan Kruunuvuorenrannan asuinalue, jonne sijoittuisi myös noin 1 000 työpaikkaa. Laajasaloon on suunniteltu myös mittavaa täydennysrakentamista.

Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arvioinnin tarkoituksena on ollut selvittää ennen uusien joukkoliikenneyhteyksien toteuttamispäätöstä eri vaihtoehtojen ympäristövaikutukset ja liikenteellinen toimivuus osana liikennejärjestelmää.

Tarkastellut vaihtoehdot

VE0 Liityntäbussit Herttoniemen metroasemalle

VE1 Raitiotie- ja kevytliikenneyhteys silloilla Kruununhaasta Kruunuvuorenrantaan

VE2 Raitio- ja kevytliikenteen betonitunneli- ja siltayhteys Kruununhaasta Kruunuvuorenrantaan

VE3 Metro Kamppi-Laajasalo; kallio- ja betonitunneli sekä Kruunuvuorenselän ylittävä silta

VE4 Metro Kamppi-Laajasalo; kallio- ja betonitunneli

VE5 Metro Kamppi-Laajasalo; kalliotunneli

VE6 Vesiliikenne Kruunuvuorenranta- Keskusta

VE7 Köysirata Hakaniemi - Kruunuvuorenranta

VE8 Ajoneuvo-, raitiotie- ja kevytliikenneyhteys silloilla Keskustan ja Kruunuvuorenrannan välillä

Vaikutukset

Meren pohjaan rakennettavilla tunneleilla on merkittäviä haittavaikutuksia vesistöihin ja veden vaihtuvuuteen. Tunnelivaihtoehdot ovat käytännössä poissuljettuja ympäristövaikutustensa vuoksi. Sillan avaaminen ajoneuvoliikenteelle ruuhkauttaa Sompasaaren pahasti. Lauttayhteys tai köysirata puolestaan eivät ole käyttäjälle yhtä saavutettavia kuin siltavaihtoehto. Vaihtojen vuoksi köysiratayhteydestä ei tule kovin nopeaa.

Molemmat siltavaihtoehdot vaikuttavat maisemaan merkittävästi sekä haittaavat veneilyä. Tuuli ja sääolosuhteet heikentävät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden viihtyisyyttä ja turvallisuutta sillalla. Lisäksi siltavaihtoehdoissa on ratkaistava Hanasaaren voimalan polttoainekuljetusten ja Sompasaaresta Kruununhakaan kulkevan raitioliikennesillan ristiriita.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Suvi Haaparanta, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32061
suvi.haaparanta(a)hel.fi
Jari-Pekka Pääkkönen (vesistö), johtava ympäristötutkija, puhelin: +358 9 310 31536
jari-pekka.paakkonen(a)hel.fi
Raimo Pakarinen (luonto), ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31534
raimo.pakarinen(a)hel.fi

Liitteet

1 HEL 2014-006020 UudELYn lausuntopyyntö Helsingin kaupunginhallitukselta.pdf
2 Laajasalon raideliikenne YVA-selostus.pdf