

Ryö/KNA

XXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXX

Khs dnro	2006-107/81
Stn dnr	
Saap./Anl.	17-02-2006
	K3

Helsingin kaupunginhallitus  
Kaupunginkanslia  
PL 1  
00099 Helsingin kaupunki

16.2.2006

Helsingin kaupunginhallitukselle

Kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli kokouksessaan 9.2.2006 lausuntoa Ruoholahti - Matinkylä välisen metro-/raideyhteyden ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA). Olin kokouksessa läsnä ja ilmoitin puheenvuorossani, että lausuntoehdotus tulee palauttaa valmisteluun. Arvelin samalla, ettei lautakunta kuitenkaan tee sellaista päätöstä. Välittömästi puheenvuoroni jälkeen puheenjohtaja päätti keskustelun, jolloin ilmoitin jättäväni päätöksestä eriävän mielipiteen. Puheenjohtaja ei hyväksynyt sitä vedoten siihen, että päätös oli yksimielinen. Ilmoitin puheenjohtajan ymmärtäneen asian väärin ja jäsen Arhinmäki tuki oikeuttani eriävän mielipiteen jättämiseen. Puheenjohtaja ei tätä hyväksynyt.

Huomautan lautakunnan lausuntoa käsittelevälle kaupunginhallitukselle, että en yhdy lautakunnan päätökseen ja lausunnon tekstiin. Lausunto sivuuttaa olennaisimmat YVA-arviointiselostuksesta saatavat tulokset, eikä siten vastaa eikä kuvaa arviointia oikein.

Perusteenani ovat ne seikat, jotka mainitsin puheenvuorossani, ja jotka saatan kaupunginhallituksen tietoon tällä kirjeellä. Selostuksen olennaisimmat tulokset ovat:

- Mikään tutkituista vaihtoehdoista ei vaikuta joukkoliikenteen kokonaismatkamäärään ja kulkumuoto-osuuteen. Matkamäärä on 0,97-0,99 miljoonaa joukkoliikennematkaa arkivuorokautena (ss. 48-49). Kulkumuoto-osuus on 38 % (s. 58). Erot ovat merkityksettömät ja ennustelaskentamenetelmän tarkkuuden ulkopuolella.
- Kaikki vaihtoehdot lisäävät Espoosta Ruoholahteen suuntautuvaa henkilöautoliikennettä määrästä 70.000 määrään 80.000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Mikään vaihtoehto ei siten toteuta Helsingin länsimetrolle asettamaa tavoitetta Länsiväylän henkilöautomäärän vähentämisestä.
- Pikaraitiotievaihtoehdot tasaavat Länsiväylän suunnan joukkoliikennettä pohjoisemmille reiteille, metro- ja ”kombi”-vaihtoehdot keskittävät joukkoliikenteen Länsiväylän käytävään. Tämän vuoksi julkisuudessa on virheellisesti väitetty, että pikaraitiotievaihtoehdot vähentävät joukkoliikennematkojen määrää.

YVA on tehty Uudenmaan Ympäristökeskuksen hyväksymän arviointiohjelman perusteella. Lausunnonsa tästä ohjelmasta Ympäristökeskus huomautti, että on tarpeetonta esitellä useita samanlaisia vaihtoehtoja. Lausunnon ei edellytetty esitettyä ohjelmaa laajempaa vaihtoehtojen selvittämistä, mutta Ympäristökeskus huomautti vaihtoehtojen karsinnan ylimalkaisuudesta. Lausunnon mukaan selostuksessa tulee perustella karsinnan syyt sekä aiempien että työn aikana esille tulleiden vaihtoehtojen osalta.

Tarkastellut vaihtoehdot, suora bussiliikenne tai yhteen ratalinjaukseen perustuva liityntäliikenne, eivät ole riittävän monipuoliset. Vaihdonnottiin yhteyksiin Espoossa perustuvaa raideliikennejärjestelmää ei mainita, eikä siten ole selvitetty, miksi sellainen on karsittu pois.

Tutkitut raidevaihtoehdot on muodostettu osittain virheellisesti sekä radan rakenteen ja sijoittelun että liikennöintikäytännön osalta. Nämä virheet johtavat siihen, että vaihtoehdoista saadaan eri tavoin huonoja tuloksia.

Erityisesti maisemalliset vaikutukset on arvioitu virheellisesti, kun maanpäällinen raideliikenne on arvioitu maisemalliseksi haitaksi. Yleinen eurooppalainen käytäntö on kohentaa kaupunkikuvaa maanpäällisellä raideliikenteellä.

Yhteenveto ja päätelmä

Tehdyn arviointiselostuksen perusteella ei ole perusteita päättää Helsingin ja Etelä-Espoon välisen joukkoliikenteen kehittämistä. YVA on täydennettävä nyt käsiteltyjä paremmin vaihtoehdoin, jotka lisäävät joukkoliikenteen käyttöä. Samalla tulee korjata tähänastisessa työssä tehdyt virheet.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX,

XXXXXXXXXXXXXX

Kaupunkisuunnittelulautakunnan varajäsen