

## LIIKENNEVIRASTO JA HELSINGIN SATAMA OY VUOSAAREN MERIVÄYLÄN JA VUOSAAREN SATAMAN VESILIIKENNEALUEEN SYVENTÄMINEN YHTEENVETO HANKKEESTA JA SEN VAIKUTUKSISTA

Liikennevirasto ja Helsingin Satama Oy hakevat vesilain mukaista lupaa Vuosaaren satamaan johtavan meriväylän ja Vuosaaren sataman vesiliikennealueen syventämiselle sekä uuden pistolaiturin rakentamiselle. Samalla haetaan Vuosaaren satamaan johtavan julkisen kulkuväylän perustamista koskevan päätöksen muuttamista tarvittavilta osin.

Vuosaaren satamaan johtava väylä ja osa sataman vesiliikennealueesta on tarkoitus syventää nykyisestä 11,0 m:n kulkusyvytydestä 13,0 m:n kulkusyvytyteen. Vuosaaren sataman koillisosaan on lisäksi tarkoitus rakentaa uusi noin 250 m:n pituinen paaluperustainen pistolaituri. Väylän ja sataman syventämisestä sekä uuden pistolaiturin sijainnista ja päämitoista on laadittu yleissuunnitelmat. Hankkeen toteuttaminen edellyttää ruoppauksia, vedenalaista louhintaa, läjitystä sekä uuden pistolaiturin rakentamiseen liittyviä toimenpiteitä.

Nykyinen Vuosaaren satamaan johtava väylä syvennetään kulkusyvytydestä 11,0 m kulkusyvytyteen 13,0 m. Vuosaaren väylän (n:o 4927) haraustaso (hs) on MW<sub>2014</sub> -15,5 m ulko-osassa ja MW<sub>2014</sub> -15,0 m sisäosassa. Vuosaaren sataman väylän (n:o 4921) haraustaso (hs) on MW<sub>2014</sub> -14,3 m. Suunniteltu väyläalue noudattelee pääosin nykyistä väyläaluetta. Syventämishanke ei vaikuta meriväylän linjaukseen.

Osa Vuosaaren sataman vesiliikennealueesta syvennetään 13,0 m:n kulkusyvytyttä vastaavaksi. Syventämishanke ei vaikuta sataman vesiliikennealueen rajaukseen. Kaikki syvennettävät alueet sijaitsevat ruoppausten reunaluiskia lukuun ottamatta nykyisellä vesiliikennealueella. Vuosaaren sataman vesiliikennealueen syvennettävän osan haraustaso on MW<sub>2014</sub> -14,3 m.

Meriväylän väyläalueen ja reunaluiskien ruopattavien maamassojen kokonaismääräksi on arvioitu noin 290 000 m<sup>3</sup>ltr ja louhittavien massojen määräksi noin 310 000 m<sup>3</sup>ltr. Meriväylältä ruopattavat massat koostuvat pääosin koheesiomaalajeista, mutta seassa on myös jonkin verran kitkamaita.

Vuosaaren sataman vesiliikennealueen ja reunaluiskien ruopattavien maamassojen kokonaismääräksi on arvioitu noin 820 000 m<sup>3</sup>ltr ja louhittavien massojen kokonaismääräksi noin 40 000 m<sup>3</sup>ltr. Pääosa sataman vesiliikennealueelta ruopattavista massoista on koheesiomaalajeja.

Sedimenttitutkimuksen perusteella Vuosaaren satamaan johtavalta väylältä ja sataman vesiliikennealueelta ruopattavissa massoissa esiintyvät haitta-ainepitoisuudet ovat pieniä. Kokonaisuutena ruopattavien massojen haitta-ainepitoisuudet ovat alhaisia, mikä johtuu osaltaan siitä, että kyseisiä alueita on ruopattu aikaisemmin Vuosaaren sataman rakentamisen yhteydessä.

Meriväylän ja sataman vesiliikennealueen ruoppausmassat on tarkoitus kuljettaa ja läjittää ulkomerialueelle yli 20 km:n etäisyydellä Vuosaaren satamasta sijaitsevalle Vuosaaren meriläjitysalueelle.

Sedimenttitutkimustulosten perusteella on laadittu ruoppausmassojen läjityskelpoisuutta koskeva riskiarvio. Riskiarvion mukaan kaikki syvennettäviksi suunniteltujen alueiden ruoppausmassat voidaan sijoittaa Vuosaaren läjitysalueelle.

Hankkeen yhteydessä louhittaville kalliomasoille pyritään mahdollisuuksien mukaan löytämään hyötykäyttökohteet. Louhetta voidaan hyödyntää esim. väylän varrella sijaitsevien saarten rantojen eroosiosuojauksessa. Louhetta voidaan tarvittaessa myös sijoittaa läjitysalueen eteläisimpään osaan.

Vuosaaren sataman koillisosaan on tarkoitus rakentaa uusi paaluperustainen pistolaituri. Uuden pistolaiturin pituus on noin 250 m ja se on suunniteltu molemminpuoliseen käyttöön. Laiturin eteläpuolella haraustaso on MW<sub>2014</sub> -14,3 m ja pohjoispuolella MW<sub>2014</sub> -9,2 m. Suunniteltu pistolaituri sijoittuu kokonaisuudessaan Helsingin kaupungin omistamalle vesialueelle.

Hankkeella ei ole pitkäaikaisia negatiivisia vaikutuksia vesiympäristöön tai sen käyttöön. Hankkeella ei ole pysyviä vaikutuksia kalastoon tai kalastukseen. Hankkeella ei ole haitallisia vaikutuksia alueen rakennettuun ympäristöön. Vuosaaren väylän ja sataman laivaliikenteelle aiheutuvat työnaikaiset häiriöt pyritään minimoimaan ruoppaustöiden työsuunnittelulla.

Laajamittaiset ruoppaustyöt tulevat aiheuttamaan veden tilapäistä samentumista työkohteiden läheisyydessä. Samentuminen johtuu merenpohjan kiintoaineen sekoittumisesta veteen ruoppaustöiden yhteydessä. Ruoppaukset ja vedenalaiset louhinnat saattavat aiheuttaa tilapäistä häiriötä läheisissä saarissa kuten mm. Pikku Niinisaassa, Mölandetilla, Krokholmenilla, Skogsholmenilla, Musta-Hevosella ja Kuiva-Hevosella sijaitsevalle loma-asutukselle. Hankkeen toteutuksen

aikaisesta vesistövaikutusten tarkkailusta laaditaan erillinen tarkkailusuunnitelma ja louhintojen tärinävaikutuksia tullaan seuraamaan kyseisiin töihin liittyvin vakiomenettelyin. Hakemussuunnitelman yhteydessä on laadittu esitys hankkeesta aiheutuvien tilapäisten haittojen korvaamisesta ja kompensatioista.

Vuosaaren väylän ja sataman vesiliikennealueen syventämishankkeen päähyöty on suurempien aluskokojen pääsyn mahdollistaminen satamaan ja konttikuljetusten taloudellisten edellytysten parantaminen. Alusten syväysten kasvattaminen lisää aluskohtaista lastitilavuutta, mikä parantaa kuljetustaloutta. Kuljetustalouden parantuminen on suorassa suhteessa merikuljetusten päästöjen vähenemiseen kuljettua lastiyksikköä kohti.

Hanke on erittäin tärkeä Vuosaaren sataman kilpailukykyyn säilyttämiseksi ja kehittämiseksi Venäjällä ja Baltiassa sijaitseviin kilpailijasatamiin nähden. Hankkeen toteuttaminen on lisäksi edellytys Metsä Fibre Oy:n uuden biotuotetehtaan mittavien kauko- eli over seas -vientikuljetusten toteuttamiseksi ilman Keski-Euroopassa tapahtuvaa uudelleenlastausta. Hankkeella on merkittävä valtakunnallinen taloudellinen merkitys ja hankkeen on arvioitu olevan yhteiskuntataloudellisesti valtakunnallisesti kannattavimpia väylähankkeita. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on vähintään 2,8.

