



§ 354

**Lausunto Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle
Finest Bay Area -hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta ja koko hanketta koskevasta kansainvälistä kuulemismenettelyä varten laaditusta tiivistelmästä**

HEL 2019-003800 T 11 01 05

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle Finest Bay Area -hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta ja koko hanketta koskevasta kansainvälisestä kuulemismenettelyä varten laaditusta tiivistelmästä seuraavan lausunnon:

Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin kaupungin ympäristöpalvelut on antanut kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisena asiasta lausunnon uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle 29.4.2019. Kaupunginhallitus viittaa ympäristöpalveluiden lausuntoon ja toteaa, että hankekuvaus on hankkeen laajuuteen nähden pintapuolinen ja osa merkittävistä asioista on kuvattu niukasti. Nähtävillä oleva aineisto on varsin vähäinen ja se sisältää ristiriitoja. Aineiston perusteella ei ole mahdollista muodostaa kokonaiskuvaa hankkeesta. Materiaalista puuttuvat taloudelliset laskelmat, luotettavat volyymiarviot sekä selkeä näkemys tunnelin rahoittamisesta ja operoimisesta. Luotettavien suunnitelmien, taloudellisten laskelmien ja volyymiarvioiden puuttuminen on huolestuttavaa ja kyseenalaistaa hankkeen uskottavuutta. Hanke sisältää riskejä, joita ei ole huomioitu nähtävillä olevassa aineistossa. Aineiston pohjalta jää epäselväksi, miten keinosaaren rakentamissuunnitelmat liittyvät nyt arvioitavaan hankkeeseen.

Suunniteltavien kansallisten ja kansainvälisten yhteyksien tulee kiinnittyä seudullisen ja valtakunnallisen liikenteen keskeisiin solmupisteisiin. Uudet yhteydet tulee kytkeä seudun olemassa olevaan liikennejärjestelmään ja linjauksen tulee perustua riittäviin selvityksiin joka tasolla. Linjausten VE1a ja VE1b kaavallisia edellytyksiä, tai linjauksen VE1b Ilmalan alle sijoittuvan aseman toteuttamisedellytyksiä, ei ole tutkittu Helsingin alueella. VE2 toteutumiseksi on kaavalliset edellytykset ainoana esitetyistä vaihtoehdoista. Helsingin keskustan kautta kulkeva linjausvaihtoehto on sekä Helsingin voimassa olevassa yleiskaavassa, Vantaan yleiskaavaluonnoksessa sekä Uudenmaan uuden maakunta-kaavan ehdotuksessa.

VE2 vaihtoehdossa esitettyjen Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan aseman kautta kulkee suurin osa Suomen kauko- ja lähijunaliikenteestä. Metro kytkeytyy Suomen rautatieverkkoon ainoastaan Helsingin



päärautatieasemalla. Seudullisia juna- ja metroyhteyksiä täydentää kattava linja-autoliikenne, joka palvelee koko seudun sisäistä saavutettavuutta. Helsingin keskustassa sijaitsee Suomen merkittävin linja-autojen kaukoliikenteen terminaali. Kansainvälisten, valtakunnallisten ja seudullisten järjestelmien tulee muodostaa yhtenäinen toiminnallinen kokonaisuus, jossa eri järjestelmät tukevat toisiaan optimaalisella tavalla.

On huomioitava myös, että tunneli ei ole ainoastaan liikennehanke, vaan sillä on myös maankäytöllisiä, agglomeraatio- ja muita vaikutuksia. YVA-menettelyn ulkopuolelle on rajattu esimerkiksi keinosaarille mahdollisesti tulevaisuudessa sijoittuva rakennuskanta ja elinkeinoelämä sekä hankkeen tulevaisuudessa mahdollistama yhdyskuntarakenteen sekä infrastruktuurin kehitys asemien ympäristössä, kuten uusien kiinteistöjen, toimintojen sekä liikenneyhteyksien rakentuminen. Liikenteellisessä arvioinnissa mallinnetaan vaikutukset valtion rajat ylittäviin henkilö- ja tavaraliikennevirtoihin raide-, meri- ja lentoliikenteessä liikenne- ennustemallin avulla. Muuttuvan maankäytön vaikutusten rajaaminen arvioinnin ulkopuolelle ei huomioi muuttuvasta maankäytöstä johtuvia kysyntämuutoksia.

Helsingin ja Tallinnan välisen tunneliyhteyden jatkokäsittely edellyttää yhteisen tahtotilan ja päätöksen Suomen ja Viron valtioiden sekä Helsingin ja Tallinnan kaupunkien välillä. Suunniteltava infrastruktuuri luo kahden valtion välille pysyvän yhteyden ja sillä on oleellinen merkitys pääkaupunkien liikennejärjestelmiin sekä maankäyttöön. Tunnelin suunnittelu tai toiminta ei ole mahdollista ilman edellä mainittua valtioiden ja kaupunkien välistä tiivistä yhteistyötä.

Käsittely

Vastaehdotus:
Daniel Sazonov:

Päätösehdotuksen 2. kappaleen 4. lause muutetaan muodosta "Aineiston perusteella on vaikeaa muodostaa kokonaiskuvaa hankkeesta" muotoon: "Aineiston perusteella ei ole mahdollista muodostaa kokonaiskuvaa hankkeesta".

Päätösehdotuksen viimeinen kappale muutetaan muodosta "Helsingin ja Tallinnan välisen tunneliyhteyden jatkokäsittely edellyttää yhteisen tahtotilan ja päätöksen Suomen ja Viron valtioiden välillä. Suunniteltava infrastruktuuri luo kahden valtion välille pysyvän yhteyden, jonka suunnittelu tai toiminta ei ole mahdollista ilman asianomaisten valtioiden yhteistyötä." muotoon: "Helsingin ja Tallinnan välisen tunneliyhteyden jatkokäsittely edellyttää yhteisen tahtotilan ja päätöksen Suomen ja Viron valtioiden sekä Helsingin ja Tallinnan kaupunkien välillä. Suunniteltava



13.05.2019

infrastruktuuri luo kahden valtion välille pysyvän yhteyden ja sillä on oleellinen merkitys pääkaupunkien liikennejärjestelmiin sekä maankäyttöön. Tunnelin suunnittelu tai toiminta ei ole mahdollista ilman edellä mainittua valtioiden ja kaupunkien välistä tiivistä yhteistyötä.”

Kannattaja: Kaisa Hernberg

Kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti Daniel Sazonovin vastaehdotuksen mukaisesti muutetun esityksen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 25.3.2019.pdf
- 2 Finest Bay Area Rautatietunneli Suomen ja Viron välillä Valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arviointiohjelma-asiakirja
- 3 Ympäristövaikutusten arviointiohjelma Rautatietunneli Suomen ja Viron välillä

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle Finest Bay Area -hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta ja koko hanketta koskevasta kansainvälisestä kuulemismenettelyä varten laaditusta tiivistelmästä seuraavan lausunnon:

Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin kaupungin ympäristöpalvelut on antanut kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisena asiasta lausunnon uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle 29.4.2019. Kaupunginhallitus viittaa ympäristöpalveluiden lausuntoon ja toteaa, että hankekuvaus on hankkeen laajuuteen nähden pintapuolinen ja osa merkittävistä asioista on kuvattu niukasti. Nähtävillä oleva aineisto on varsin vähäinen ja se sisältää ristiriitoja. Aineiston perus-



teella on vaikea muodostaa kokonaiskuvaa hankkeesta. Materiaalista puuttuvat taloudelliset laskelmat, luotettavat volyymiarviot sekä selkeä näkemys tunnelin rahoittamisesta ja operoimisesta. Luotettavien suunnitelmien, taloudellisten laskelmien ja volyymiarvioiden puuttuminen on huolestuttavaa ja kyseenalaistaa hankkeen uskottavuutta. Hanke sisältää riskejä, joita ei ole huomioitu nähtävillä olevassa aineistossa. Aineiston pohjalta jää epäselväksi, miten keinosaaren rakentamissuunnitelmat liittyvät nyt arvioitavaan hankkeeseen.

Suunniteltavien kansallisten ja kansainvälisten yhteyksien tulee kiinnittyä seudullisen ja valtakunnallisen liikenteen keskeisiin solmupisteisiin. Uudet yhteydet tulee kytkeä seudun olemassa olevaan liikennejärjestelmään ja linjauksen tulee perustua riittäviin selvityksiin joka tasolla. Linjausten VE1a ja VE1b kaavallisia edellytyksiä, tai linjauksen VE1b Ilmalan alle sijoittuvan aseman toteuttamisedellytyksiä, ei ole tutkittu Helsingin alueella. VE2 toteutumiselle on kaavalliset edellytykset ainoana esitetyistä vaihtoehdoista. Helsingin keskustan kautta kulkeva linjausvaihtoehto on sekä Helsingin voimassa olevassa yleiskaavassa, Vantaan yleiskaavaluonnoksessa sekä Uudenmaan uuden maakunta-kaavan ehdotuksessa.

VE2 vaihtoehdossa esitettyjen Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan aseman kautta kulkee suurin osa Suomen kauko- ja lähijunaliikenteestä. Metro kytkeytyy Suomen rautatieverkkoon ainoastaan Helsingin päärautatieasemalla. Seudullisia juna- ja metroyhteyksiä täydentää kattava linja-autoliikenne, joka palvelee koko seudun sisäistä saavutettavuutta. Helsingin keskustassa sijaitsee Suomen merkittävin linja-autojen kaukoliikenteen terminaali. Kansainvälisten, valtakunnallisten ja seudullisten järjestelmien tulee muodostaa yhtenäinen toiminnallinen kokonaisuus, jossa eri järjestelmät tukevat toisiaan optimaalisella tavalla.

On huomioitava myös, että tunneli ei ole ainoastaan liikennehanke, vaan sillä on myös maankäytöllisiä, agglomeraatio- ja muita vaikutuksia. YVA-menettelyn ulkopuolelle on rajattu esimerkiksi keinosaarille mahdollisesti tulevaisuudessa sijoittuva rakennuskanta ja elinkeinolämä sekä hankkeen tulevaisuudessa mahdollistama yhdyskuntarakenteen sekä infrastruktuurin kehitys asemien ympäristössä, kuten uusien kiinteistöjen, toimintojen sekä liikenneyhteyksien rakentuminen. Liikenteellisessä arvioinnissa mallinnetaan vaikutukset valtion rajat ylittäviin henkilö- ja tavaraliikennevirtoihin raide-, meri- ja lentoliikenteessä liikenne- ennustemallin avulla. Muuttuvan maankäytön vaikutusten rajaaminen arvioinnin ulkopuolelle ei huomioi muuttuvasta maankäytöstä johtuvia kysyntämuutoksia.



Helsingin ja Tallinnan välisen tunneliyhteyden jatkokäsittely edellyttää yhteisen tahtotilan ja päätöksen Suomen ja Viron valtioiden välillä. Suunniteltava infrastruktuuri luo kahden valtion välille pysyvän yhteyden, jonka suunnittelu tai toiminta ei ole mahdollista ilman asianomaisten valtioiden yhteistyötä.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa Finest Bay Area Development Oy:n ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta ja koko hanketta koskevasta kansainvälisestä kuulemismenettelyä varten laaditusta tiivistelmästä. Lausuntoa on pyydetty 24.5.2019 mennessä.

Hankkeen pääasiallinen sisältö

Finest Bay Area Development Oy suunnittelee rautatietunnelin rakentamista Suomen ja Viron välille. Suomen YVA_menttelyssä tarkastellaan rautatietunnelihankkeen ympäristövaikutuksia Suomen puolella Viron talousvyöhykkeen rajaan asti. YVA-ohjelma on suunnitelma ympäristövaikutusten arviointimenettelyn järjestämisestä ja siinä tarvittavista selvityksistä. Ohjelmassa esitetään perustiedot hankkeesta, sen vaihtoehtoista ja arvio hankkeen aikataulusta. Lisäksi kuvataan hankkeen ympäristön nykytilaa ja esitetään ehdotus ympäristövaikutusten arviointiohjelmaksi sekä suunnitelma osallistumisen järjestämiseksi.

Hankkeeseen sovelletaan YK:n Euroopan talouskomission yleissopimusta valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arvioinnista (Sops 67/1997). Sopimuksen perusteella Suomen viranomaisilla, asukkailla ja yhteisöillä on mahdollisuus esittää mielipiteensä myös koko hankkeen Suomeen kohdistuvista ympäristövaikutuksista. Uudenmaan ELY-keskus välittää nämä kannanotot ympäristöministeriölle, joka koordinoi Suomen vastauksen muille valtioille.

Hankkeessa esitetään Suomen ja Viron välisen merenalaisen rautatietunnelin rakentamista välille (rahtiterminaali)–Helsinki-Vantaan lentoasema–Tallinna. YVA-menettelyssä on esitetty kolme linjausvaihtoehtoa: VE1a, VE1b ja VE2 sekä vertailukohtana nollavaihtoehto VE0+. Vaihtoehtoissa VE1a ja VE1b on tarkoitus rakentaa tunneliyhteyden lisäksi keinosaaari, jolle mahdollisesti tulevaisuudessa sijoittuva rakennuskanta ja elinkeinoelämä on rajattu nyt tehtävän YVA-menettelyn ulkopuolelle. Linjaus VE1a kulkee lentoasemalta Otakeilan kautta keinosaaarelle. Linjaus VE1b kulkee lentoasemalta Ilmalan ja Otakeilan kautta keinosaaarelle. Vaihtoehto VE2 perustuu FinEst Link -hankkeeseen ja kulkee len-



13.05.2019

Asia/23

toasemalta Pasilan ja Helsingin päärautatieaseman kautta. Nollavaihtoehdossa on oletettu lauttaliikenteen jatkuvan kuten nykyisin.

Ympäristövaikutusten arvioinnin kannalta hankkeen voi jakaa kahteen osaan: rautatietunnelin ja keinosaaren rakentamiseen.

Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristön toimialan lausunto, jonka toimiala on laatinut yhdessä kaupunginkanslian elinkeino-osaston kanssa. ELY-keskus ei pidentänyt lausunnon antamiselle varattua määräaikaa. Kaupunkiympäristölautakunta ei kokoontunut viikoilla 17 ja 18.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 25.3.2019.pdf
- 2 Finest Bay Area Rautatietunneli Suomen ja Viron välillä Valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arviointiohjelma-asiakirja
- 3 Ympäristövaikutusten arviointiohjelma Rautatietunneli Suomen ja Viron välillä

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristön toimiala 30.4.2019

HEL 2019-003800 T 11 01 05

Lausunto



Hankkeessa esitetään Suomen ja Viron välisen merenalaisen rautatie-tunnelin rakentamista välille (rahtiterminaali)–Helsinki-Vantaan lentoasema–Tallinna. YVA-menettelyssä on esitetty kolme linjausvaihtoehtoa: VE1a, VE1b ja VE2 sekä vertailukohtana nollavaihtoehto VE0+. Vaihtoehtoisissa VE1a ja VE1b on tarkoitus rakentaa tunneliyhteyden lisäksi keinosaaari, jolle mahdollisesti tulevaisuudessa sijoittuva rakennuskanta ja elinkeinoelämä on rajattu nyt tehtävän YVA-menettelyn ulkopuolelle. Linjaus VE1a kulkee lentoasemalta Otakeilan kautta keinosaaarelle. Linjaus VE1b kulkee lentoasemalta Ilmalan ja Otakeilan kautta keinosaaarelle. Vaihtoehto VE2 perustuu FinEst Link -hankkeeseen ja kulkee lentoasemalta Pasilan ja Helsingin päärautatieaseman kautta. Nollavaihtoehtossa on oletettu lauttaliikenteen jatkuvan kuten nykyisin.

Toimitettu aineisto on vähäistä ja sisältää ristiriitoja, eikä sen perusteella ole mahdollista muodostaa kokonaiskuvaa hankkeesta. Toimitetusta materiaalista puuttuvat taloudelliset laskelmat, luotettavat volyymiarviot sekä selkeä näkemys tunnelin rahoittamisesta ja operoimisesta. Luotettavien suunnitelmien, taloudellisten laskelmien ja volyymiarvioiden puuttuminen on erittäin huolestuttavaa ja asettaa hankkeen uskottavuuden kyseenalaiseksi. Hanke sisältää paljon riskejä, joita ei ole huomioitu nyt toimitetussa aineistossa. Toimitetun aineiston pohjalta jää epäselväksi, miten muualla esitetyt keinosaaaren rakentamissuunnitelmat liittyvät nyt arvioitavaan hankkeeseen.

Suunniteltavien kansallisten ja kansainvälisten yhteyksien tulee kiinnittyä seudullisen ja valtakunnallisen liikenteen keskeisiin solmupisteisiin. Uudet yhteydet tulee kytkeä seudun olemassa olevaan liikennejärjestelmään ja linjauksen tulee perustua riittäviin selvityksiin joka tasolla. Linjausten VE1a ja VE1b kaavallisia edellytyksiä, tai linjauksen VE1b Ilmalan alle sijoittuvan aseman toteuttamisedellytyksiä, ei ole tutkittu Helsingin alueella. VE2 toteutumiseksi on kaavalliset edellytykset ainoana esitetyistä vaihtoehtoista. Helsingin keskustan kautta kulkeva linjausvaihtoehto on sekä Helsingin voimassa olevassa yleiskaavassa, Vantaan yleiskaavaluonnoksessa sekä Uudenmaan uuden maakunta-kaavan ehdotuksessa.

VE2:ssa esitettyjen asemien Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan kautta kulkee suurin osa sekä Suomen kauko- että lähijunaliikenteestä. Lisäksi metro kytkeytyy Suomen rautatieverkkoon ainoastaan Helsingin päärautatieasemalla. Seudullisia juna- ja metroyhteyksiä täydentää kattava linja-autoliikenne, joka palvelee koko seudun sisäistä saavutettavuutta. Helsingin keskustassa sijaitsee lisäksi Suomen merkittävin linja-autojen kaukoliikenteen terminaali. Kansainvälisten, valtakunnallisten ja seudullisten järjestelmien tulee muodostaa yhtenäinen toiminnallinen kokonaisuus, jossa eri järjestelmät tukevat toisiaan optimaalisella tavalla.



On huomioitava myös, että tunneli ei ole ainoastaan liikennehanke, vaan sillä on myös maankäytöllisiä, agglomeraatio- ja muita vaikutuksia. YVA-menettelyn ulkopuolelle on rajattu esimerkiksi keinosaarille mahdollisesti tulevaisuudessa sijoittuva rakennuskanta ja elinkeinoelämä sekä hankkeen tulevaisuudessa mahdollistama yhdyskuntarakenteen sekä infrastruktuurin kehitys asemien ympäristössä, kuten uusien kiinteistöjen, toimintojen sekä liikenneyhteyksien rakentuminen. Liikenteellisessä arvioinnissa mallinnetaan vaikutukset valtion rajat ylittäviin henkilö- ja tavaraliikennevirtoihin raide-, meri- ja lentoliikenteessä liikenne-ennustemallin avulla. Muuttuvan maankäytön vaikutusten rajaaminen arvioinnin ulkopuolelle ei huomioi muuttuvasta maankäytöstä johtuvia kysyntämuutoksia.

Minkä tahansa Helsingin ja Tallinnan välisen tunneliyhteyden jatkokeskustelu vaatii yhteisen tahtotilan ja päätöksen Suomen ja Viron valtioiden välillä. Suunniteltava infrastruktuuri luo kahden valtion välille pysyvän yhteyden, jonka suunnittelu tai toiminta ei ole mahdollista ilman asianomaisten valtioiden yhteistyötä.

Edellä lausutun lisäksi kaupunkiympäristön toimialan lausuntoa täydentää ja tulee huomioida kaupunkiympäristön toimialan ympäristöpalveluiden ympäristöviranomaisena antama lausunto.

Hanke

Finest Bay Area Development Oy suunnittelee rautatietunnelin rakentamista Suomen ja Viron välille. Suomen YVA-menettelyssä tarkastellaan rautatietunnelihankkeen ympäristövaikutuksia Suomen puolella Viron talousvyöhykkeen rajaan saakka. Hankkeeseen sovelletaan YK:n Euroopan talouskomission yleissopimusta valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arvioinnista ns. Espoon sopimusta (SopS 67/1997). Sopimuksen perusteella Suomen viranomaisilla, asukkailla ja yhteisöillä on mahdollisuus esittää mielipiteensä myös koko hankkeen Suomeen kohdistuvista ympäristövaikutuksista. Uudenmaan ELY-keskus välittää nämä kannanotot ympäristöministeriölle, joka koordinoi Suomen vastauksen muille valtioille.

Lisätiedot

Susa Eräranta, arkkitehti, puhelin: 310 32057
susa.eraranta(a)hel.fi