



10.12.2014

Kaj/9

§ 411

Detaljplaneändring för Nordsjö kraftverksområde (nr 12248)

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna detaljplaneändring för kvarteren nr 54152 och 54318 och för gatu-, hamn-, ban-, rekreations-, vatten-, naturskydds-, skyddsgrön- och landsvägsområden i 54 stadsdelen (Nordsjö) enligt ritning nr 12248, daterad 8.4.2014 och ändrad 4.11.2014, och på de grunder som framgår av detaljplanebeskrivningen.

Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Yrjö Hakanen under diskussionen hade föreslagit att stadsfullmäktige skulle besluta förkasta detaljplaneförslaget och anteckna detaljplanematerialet med tanke på förberedelserna inför behandlingen av investeringsprogrammet för Helsingfors Energi under år 2015.

Ordföranden konstaterade att ledamoten Yrjö Hakanens förslag om förkastande inte hade understötts, varvid det förföll.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Katri Erroll, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 kartta, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 selostus, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014, päivitetty Kslk 4.11.2014 päätöksen mukaiseksi (korjattu)
- 3 Havainnekuva
- 4 Vuorovaikutusraportti 8.4.2014, täydennetty 4.11.2014
- 5 Osa päätöshistoriaa

Utdrag

Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-

Bilagor till utdrag

Kunnallisvalitus, yleiskaavan,



10.12.2014

Kaj/9

ja ympäristökeskus

asemakaavan,
rakennusjärjestyksen
hyväksyminen
Förslagstext
Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 3
Bilaga 4
Bilaga 5

Helen Sähköverkko Oy
Helsingin seudun
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä
Liikennevirasto
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
(Tukes), Helsinki
Uudenmaan liitto
Vantaan kaupunki

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Sammandrag

Området är beläget på och kring den plats i Nordsjö där de nuvarande kraftverken finns (Ormuddsvägen 8) och i hamnen.

Detaljplaneändringen gör det möjligt att bygga ett nytt kraftverk där biobränslen används, likaså att bygga verksamhetslokaler, bränslelager för kraftverket, en pir, lastplatser för järnvägs- och landsvägstransporter och en bränsletransportör. Det får byggas ny våningsyta på 43 270 m², varav 36 400 m² i områden reserverade för samhällsteknisk försörjning.

Föredragandens motiveringar

Stadsfullmäktige beslutade 18.1.2012 vid behandlingen av Helsingfors Energis uppdaterade utvecklingsprogram att andelen förnybara energikällor inom energiproduktionen ska vara minst 20 % år 2020 och att växthusgasutsläppen före år 2020 ska minska med 20 % från nivån år 1990. Stadsfullmäktige uppmanade Helsingfors Energi att påbörja åtgärder som leder till att investeringsbeslut kan fattas om ett flerbränslekraftverk och en därtill hörande energitunnel.

Stadsfullmäktige beslutar år 2015 om ett nytt kraftverk där biobränsle används ska byggas i Nordsjö eller om investeringar i förändringar som



ökar andelen bibränsle ska göras på Hanaholmens och Sundholmens kraftverk. Olika alternativ har utretts och en miljökonsekvensbedömning gjorts för beslutsfattandet. Dessutom utarbetas behövliga detaljplaneändringar, av vilka den aktuella för Nordsjö kraftverksområde har störst betydelse.

Syftet med detaljplaneändringen är, utöver att ett nytt kraftverk ska byggas, att företagsverksamhet med anknytning till energiproduktion ska vara möjlig i närheten av kraftverket och att det nuvarande serviceföretagandet ska kunna fortsätta. Det är meningen att natur- och rekreationsvärdena i området nordost om detaljplaneområdet ska bevaras.

Detaljplaneändringen är i överensstämmelse med de riksomfattande målen för områdesanvändningen och med generalplanen med rättsverkningar och bidrar till att stadens strategiska mål nås. De regionalt viktiga grönstråken i landskapsplanen beaktades under beredningen.

Området är i Generalplan 2002 för Helsingfors område för teknisk försörjning, arbetsplatsområde, hamnområde, vattenområde, rekreationsområde och naturskyddsområde. Området med beteckningen ET-1, vilket är avsett för ett stenkolsupplag, och området med beteckningen ET-2 norr om banan hör till områden som inte är reserverade för motsvarande ändamål i Generalplan 2002. Med tanke på att generalplanen är översiktlig är detaljplaneändringen ändå i överensstämmelse med målen i generalplanen.

Området ingår i detaljplanerna nr 10640 från år 2002, 11730 från år 2009 och 11668 från år 2008. Enligt detaljplanerna finns det i kraftverkskvarteret kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning och kvartersområde för industri- och lagerbyggnader. Väster om Hamnbågen finns det ett område för trafikutbildning och motorsport och område för närrekreation, nordost om kraftverkskvarteret gatuområde, landsvägsområde, kvartersområde för affärsbyggnader och järnvägsområde, söder om järnvägsområdet skyddsgrönområde och norr om järnvägsområdet skyddsgrönområde, naturskyddsområde och område för närrekreation med naturskyddsvärde. Planeringsområdet omfattar dessutom hamnområde och vattenområde.

Området är i stadens ägo.

Detaljplanen kan huvudsakligen genomföras utan att den befintliga infrastrukturen behöver byggas ut. Fjärrvärme- och eldistributionen kräver nya stora investeringar. Det nya kraftverket måste anslutas till stamnätet med en kraftledning på 400 kV. Ledningen dras av



Fingrid Oyj. Fjärrvärme- och elmatningen till näten i innerstaden kräver att en energitunnel byggs mellan Nordsjö och Hanaholmen. Tunneln beräknas kosta 180 mn euro. Tack vare att den byggs långt under markytan behövs det inga detaljplaneändringar.

För att kraftverket ska kunna byggas måste beredskapslagret för stenkol i det nuvarande kraftverksområdet rivas och stenkolen flyttas bort. Kraftverksbygget planeras under den tid beredskapslagret flyttas och energitunneln sprängs ut. Avsikten är att kraftverket ska börja byggas ungefär två år efter projektbeslutet. Det tar ungefär fem år att bygga kraftverket, piren, lagren och transportören. De arbeten på piren och transportören som orsakar buller får inte utföras under vattenfåglarnas häckningstid.

Ett nytt kraftverk i Nordsjö gör att Hanaholmens kraftverksområde kan börja användas på ett samhällsekonomiskt produktivt sätt. Det är med andra ord möjligt att detaljplanen får indirekta samhällsekonomiska effekter motsvarande kostnaderna för energitunneln genom att värdet på marken stiger.

Effekterna på stadens ekonomi är betydande eftersom de intäkter staden får från energiproduktion påverkas av att kraftverket byggs. Hur stora effekterna är beror på vilken granskningsperiod som väljs. Investeringen motsvarar Helsingfors Energis rörelseresultat under två eller tre år.

Planeringsfaser och växelverkan

Planläggningsarbetet inleddes på initiativ av staden själv. Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning följdes och växelverkan tillämpades när detaljplanen beredd.

Deltagandet och växelverkan arrangerades i enlighet med programmet för deltagande och bedömning. Dessutom hölls det ett myndighetssamråd om detaljplaneprojektet i enlighet med 66 § i markankvädnings- och bygglagen.

Utkastet till detaljplaneändring hölls framlagt på stadsplaneringskontoret och i Nordhuset. Sjutton skrivelser med åsikter och ställningstaganden kom in, och dessa beaktades under planläggningsarbetet.

Förslaget till detaljplaneändring hölls offentligt framlagt 23.5–23.6.2014. Fyra anmärkningar framställdes.

Anmärkningar



De som framställde anmärkningar anser bl.a. att konsekvenserna för näringsverksamheten har bedömts bristfälligt och är skadliga när detaljplanen genomförs, att förutsättningar för en sund och säker miljö saknas och att Skillberget bör ingå i detaljplanen som naturskyddsområde.

Utlåtanden

Nämnden för allmänna arbeten, räddningsnämnden, affärsverket Helsingfors Hamn, miljönämnden, stadsmuseet, fastighetsnämnden, affärsverket Helsingfors Energi, samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), Vanda stad, Trafikverket, Nylands förbund, Helen Elnät Ab, samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM), Säkerhets- och kemikalieverket och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland gav utlåtande om förslaget. Sibbo kommun gav inget utlåtande trots att den ombetts att göra det.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland framhåller att detaljplaneändringen har betydande positiva konsekvenser när det gäller att förtäta stadsstrukturen och organisera kollektivtrafiken i Fiskehamnen. Den anser enligt ett utlåtande om den Naturabedömning som gjorts med tanke på ett flerbränslekraftverk i Nordsjö att ett sådant inte ensamt i hög grad försämrar de naturvärden som ligger till grund för att området i Natura 2000 är skyddat, förutsatt att de i bedömningen nämnda åtgärder som mildrar konsekvenserna blir vidtagna. De sammantagna konsekvenserna av detaljplanen och andra projekt och planer, särskilt den aktuella halvfärdiga generalplanen för Östersundom, blir eventuellt negativa. För att de sammantagna konsekvenserna ska bli mindre krävs det under den fortsatta planeringen rörande generalplanen för Östersundom en lösning för markanvändningen som inte ensam eller tillsammans med detaljplanen i hög grad försämrar de naturvärden som ligger till grund för att Naturaområdet är skyddat.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland anser att den detaljplanebestämmelse som går ut på att konsekvenserna för fåglarna ska bli lindrigare bör preciseras så att bullrande och störande byggverksamhet inte får förekomma under häcknings- och flyttiden. Bestämmelsen om en bullerskärm för området med beteckningen EV-1 bör preciseras eller så bör det övervägas om den alls behövs. Trafiken i anslutning till verksamheten ökar inte mycket tack vare de goda förbindelserna, men hur trafiken ska dirigeras under byggtiden bör ägnas särskild uppmärksamhet. Bestämmelsen om begränsningar i fråga om hur transportören får byggas bör kompletteras vad landsvägsområdet beträffar. Specialtransporter måste beaktas så att den fria höjden under transportören blir tillräcklig.



I andra utlåtanden behandlas bl.a. ett behov av att Skillberget betecknas som naturskyddsområde i enlighet med detaljplaneutkastet, transportören och de tekniska, trafikmässiga och stadsbildsmässiga krav som bör ställas på den, förutsättningarna för räddningsverksamhet, bristfälligt utredda konsekvenser för näringslivet, problem som gäller bannätets kapacitet, konsekvenser för Hanaholmen och Fiskehamnen, byggnadsytorna i kvartersområdet med beteckningen ET, våningsytan i området med beteckningen ET-1 och i hamnen, konsekvenser för spårvägen till Degerö, rutter för specialtransporter, sammanhängande rekreationsområden i enlighet med landskapsplanen, tillåten elnätsverksamhet i kvartersområdet med beteckningen ET, konsekvenser för Naturaområdet och ett behov av korrigeringar av teknisk natur i detaljplanematerialet. Vanda stad vill ha utrett om den stora transformatorstationen behöver flyttas från Nordsjö norrut och om järnvägstunneln i Nordsjö är lämplig för ändamålet.

Utlåtandena ingår i sin helhet i beslutshistorien. De refereras i större detalj och genmälena ingår i sin helhet i rapporten över växelverkan (bilaga).

När det gäller eventuella sammantagna konsekvenser för Naturaområdena påpekas det i ett genmäle att kraftverket byggs innan generalplanen för Östersundom genomförs i områdena nära Borgarstrandsviken. Enligt Naturbedömningen med koppling till generalplaneutkastet kumuleras inga sammantagna konsekvenser för Naturaområdena när planerna genomförs. Skillberget kan fridlysas med stöd av naturvårdslagen utan att detaljplanen ändras. Området är i den gällande detaljplanen rekreationsområde med naturskyddsvärde. Det regionala grönstråket går inte förlorat. De befintliga vägarna för specialtransporter kan användas när transformatorstationen flyttas. Hurdana miljöstörningar som är tillåtna när bränsle tas emot, hanteras och transporteras är angivet inte bara i detaljplanen utan också i miljötillståndet för kraftverket. Det är i miljötillståndet lättare än i detaljplanen att bestämma exakta gränser för skadeverkningar som verksamheten har.

Ändringar i förslaget till detaljplaneändring

En tilläggsutredning om miljö- och säkerhetskonsekvenser för näringslivet och fastigheterna i omgivningen beställdes med anledning av anmärkningarna och utlåtandena, men utredningen ledde inte till ändringar i detaljplaneförslaget.

Utlåtandena beaktades på så sätt att byggnadsytorna i kvartersområdet med beteckningen ET ändrades, våningsytan i området med beteckningen ET-2 ökades med 25 % och området med



beteckningen ET-1 fick nya infarter för service- och räddningstrafik. Den bestämmelse som begränsar konsekvenserna för fåglarna och den bestämmelse som skyddar bostadskvarteren mot buller kompletterades.

Dessutom ledde utlåtandena och en muntlig kommentar till att korrigeringar av teknisk natur gjordes på detaljplanekartan och i detaljplanebeskrivningen, bl.a. hör nu hela kvartersområdet med beteckningen KL1 till detaljplaneområdet. Ett schema över räddningsvägarna är fogat till detaljplanebeskrivningen. Helsingfors Energi lät med anledning av utlåtandena och anmärkningarna göra en tilläggsutredning om miljö- och säkerhetskonsekvenser som bränslepipen har, och detaljplanebeskrivningen kompletterades utifrån utredningen vad konsekvenserna beträffar.

Intressenterna hördes i enlighet med 32 § i markanvändnings- och byggförordningen separat om den ändring som gör detaljplaneområdet större. De hade ingenting att invända mot saken.

Beslutsförslaget är i överensstämmelse med stadsplaneringsnämndens justerade förslag.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Katri Erroll, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 kartta, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 selostus, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014, päivitetty Kslk 4.11.2014 päätöksen mukaiseksi (korjattu)
- 3 Havainnekuva
- 4 Vuorovaikutusraportti 8.4.2014, täydennetty 4.11.2014
- 5 Osa päätöshistoriaa

Bilagematerial

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva, muutettu 4.11.2014

Utdrag

Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-

Bilagor till utdrag

Kunnallisvalitus, yleiskaavan,



10.12.2014

Kaj/9

ja ympäristökeskus

asemakaavan,
rakennusjärjestyksen
hyväksyminen
Förslagstext
Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 3
Bilaga 4
Bilaga 5

Helen Sähköverkko Oy
Helsingin seudun
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä
Liikennevirasto
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
(Tukes), Helsinki
Uudenmaan liitto
Vantaan kaupunki

För kännedom

Helsingin Energia -liikelaitos
Helsingin Satama -liikelaitos
Kaupunginmuseo
Kaupunkisuunnittelulautakunta
Kiinteistölautakunta
Pelastuslautakunta
Yleisten töiden lautakunta
Ympäristölautakunta

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1260

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä 54. kaupunginosan (Vuosaari) korttelien 54152 ja 54318, katu-, satama-, rata-, virkistys-, vesi-, luonnonsuojelu- ja suojaviheralueiden sekä maantien alueen asemakaavan muutosehdotuksen 8.4.2014 päivätyn ja 4.11.2014



10.12.2014

Kaj/9

muutetun piirustuksen numero 12248 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
katri.erroll(a)hel.fi
Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045
anna.villeneuve(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 04.11.2014 § 338

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Ksv 0599_2, Käärmeniementie 8 ympäristöineen, karttaruudut L5, M5, L6, M6

Eesitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 8.4.2014 päivätyn ja 4.11.2014 muutetun 54. kaupunginosan (Vuosaari) korttelin 54152 ja katu-, satama-, rata-, virkistys-, vesi-, luonnonsuojelu- ja suojaviheralueiden sekä maantien alueen asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 hyväksymistä ja etteivät tehdyt muistutukset ja annetut lausunnot anna aihetta muihin toimenpiteisiin. Muutokset ilmenevät yksityiskohtaisesti esityslistan liitteestä ja kaavaselostuksesta.
- ettei kaavan muutosehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.

Lisäksi lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksestä ja vuorovaikutusraportista ilmenevät vastaukset kaupungin perusteltuna kannanottona tehtyihin muistutuksiin.

15.04.2014 Ehdotuksen mukaan

08.04.2014 Pöydälle

Esittelijä

asemakaavapäällikkö
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Antti Varkemaa, projektipäällikkö, puhelin: 310 37053
antti.varkemaa(a)hel.fi
Inga Valjakka, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37087



10.12.2014

inga.valjakka(a)hel.fi
Anni Järvitalo, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37056
anni.jarvitalo(a)hel.fi
Kaarina Laakso, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37250
kaarina.laakso(a)hel.fi
Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248
peik.salonen(a)hel.fi

Helsingin Energia -liikelaitos 22.10.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt Helsingin Energialta lisätietoja Vuosaaren C- voimalaitoksen suunnitellun polttoainelaiturin ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksista voimalaitoksen asemakaavoitusta varten.

Helsingin Energia on tilannut Ramboll Finland Oy:ltä selvityksen ”Selvitys Vuosaaren C- voimalaitoksen polttoainelaiturin ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksista, Ramboll Finland Oy, 21.10.2014”, joka on tämän asiakirjan liitteenä.

1.7.2014 Lausunto annettu

8.1.2014 Lausunto annettu

23.4.2013 Lausunto annettu

Lisätiedot

Ari Laine, Johtaja, puhelin: +358 9 617 3200
ari.laine(a)helen.fi
Ilkka Toivokoski, johtava asiantuntija, puhelin: +5-358 9 617 3741
ilkka.toivokoski(a)hele.fi

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) HKL-Infrapalvelut 20.10.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt HKL:ltä lausuntoa koskien Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosta. Asemakaavan muutos mahdollistaa uuden voimalaitoksen rakentamisen. Hankkeeseen sisältyy myös polttoainetarastot, pistolaituri, rautatie- ja maantiekuljetuksien lastauspaikat sekä polttoaineen kuljetin.

Alue sijaitsee Vuosaaren nykyisen voimalaitoksen (Käärmeniementie 8) ja sataman ja niiden ympäristössä.

HKL:llä ei sinänsä lausuttavaa ko. kaavaan, mutta voimalaitoksen toteutuessa Vuosaaren mahdollistetaan raitiotieliikenteen linjaston



10.12.2014

Kaj/9

totuttaminen käytöstä poistuvan Hanasaaren voimalaitoksen alueella
Sörnäisten kaupunginosassa.

Lisätiedot

Jaakko Laurila, projekti-insinööri, puhelin: 310 22691
jaakko.laurila(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 26.06.2014 § 372

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kiinteistökartta 109/678 508, Käärmeenniementie, Seilorintie, Rahtarinkatu ja Satamakaari

Lausunto

Kiinteistölautakunta antoi kaupunkisuunnittelulautakunnalle Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12248 seuraavan lausunnon:

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa toteuttaa Vuosaaren uusi monipolttoinen käyttävä voimalalaitos, jos kaupunginvaltuusto ja yhtiöittävä Helsingin Energia päättävät lähitulevaisuudessa lopettaa ja purkaa Hanasaaren voimalaitoksen sekä lisätä merkittävästi uusiutuvien energialähteiden käyttöä suunnitellusti.

Kaavoitettava alue sopii hyvin uuden voimalaitoksen toteuttamiseen ja sen tarvitsemat logistiset yhteydet niin vesi-, rautatie- kuin maantieliikenne huomioon ottaen ovat erinomaiset. Kaupunki omistaa kokonaan kaavoitettavan alueen.

Lopuksi lautakunta toteaa, että uuden monipolttoinen käyttävän voimalaitoksen toteuttaminen Vuosaaren vapauttaisi Hanasaaren merkittävään asuntorakentamiseen ja lisäisi samalla uuden Kalasataman asuntoalueen viihtyisyyttä ja imagoa.

Lautakunnalla ei ole huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksen johdosta.

Käsittely

26.06.2014 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Elina Das Bhowmik: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:

Lausuntoehdotukseen lisätään uusi seuraavan sisältöinen kolmas kappale: Lautakunta huomauttaa, että koko Helsingin voimala- ja



10.12.2014

Kaj/9

satamatoimintojen keskittäminen samalle alueelle Vuosaassa tekee Helsingin energiatalouden ja logistiikan haavoittuvaksi. Erityisesti tämä voi muodostua ongelmaksi poikkeus- ja kriisitilanteissa. Suunnitelmissa eteneminen edellyttää kokonaisvaltaista kriisitilannearviota.

Kannattajat: Antti Hytti

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lausuntoehdotukseen lisätään uusi seuraavan sisältöinen kolmas kappale: Lautakunta huomauttaa, että koko Helsingin voimala- ja satamatoimintojen keskittäminen samalle alueelle Vuosaassa tekee Helsingin energiatalouden ja logistiikan haavoittuvaksi. Erityisesti tämä voi muodostua ongelmaksi poikkeus- ja kriisitilanteissa. Suunnitelmissa eteneminen edellyttää kokonaisvaltaista kriisitilannearviota.

Jaa-äännet: 5

Pia Pakarinen, Kirsi Pihlaja, Tuomas Rantanen, Olli Sademies, Hanna Sauli

Ei-äännet: 3

Elina Das Bhowmik, Antti Hytti, Maarit Vierunen

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Mari Rantanen

Esittelijä

osastopäällikkö
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Pasi Lehtiö, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36448
pasi.lehtio(a)hel.fi

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 25.6.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 30.4.2014

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt kaupunginmuseon lausuntoa Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosehdotuksesta. Kaupunginmuseo lausuu asiasta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta.



Asemakaava-alue sijaitsee Vuosaaren nykyisten voimalaitosten ja sataman alueilla ja niiden ympäristössä virkistysalueilla. Asemakaavan muutos mahdollistaa uuden, biopolttoaineita hyödyntävän voimalaitoksen rakentamisen nykyisten pohjoispuolelle voimalaitoskortteliin. Polttoainevarastoja voidaan sijoittaa voimalaitoskortteliin ja Satamakaaren länsipuolelle. Polttoainekuljetuksia varten rakennetaan vesialueelle uusi pistolaituri sekä ratapihan pohjoispuolelle ja satama-alueen pohjoisreunaan rautatiekuljetuksien lastauspaikat sekä polttoaineiden kuljettimet. Maantiekuljetukset puretaan voimalaistokorttelissa. Kaava mahdollistetaan myös toimitilan lisärakentamisen alueelle.

Muinaismuistolain suojaamat ensimmäisen maailmansodan aikaiset tykkitiet ja linnoitteet jäävät asemakaavan muutoksen ulkopuolelle. Ne sijaitsevat muutosalueen pohjoispuolella.

Tykkitien läntistä kunnostettua osuutta ratapihan pohjoispuolella käytetään runsaasti huoltoajoihin ja mm. virkistysreittinä Skillbergetissä sijaitsevalle Horisontin näköalapaikalle. Tykkitien käyttämätön itäosa kääntyy päätieltä koilliseen kohti Porvarinlahtea jo ennen Fotängeniä. Päätiestä erkaneen lännessä toinen tykkitie kohti Tryvikin tilaa. Tykkitiet on merkitty sm-1 merkinnällä asemakaavakarttaan 10640 (tullut voimaan 2.8.2002). Niitä ei ole merkitty asemakaavamuutoksen selostuksen kulttuuriympäristön arvokohdekarttaan. Tykkiteiden pohjoispuolella sijaitsee kolme erillistä linnoitusalueita (tukikohdat I:3-5), jotka on merkitty kyseiseen asemakaavakarttaan sm-merkinnällä. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee kiinteitä muinaisjäännöksiä lisäksi Kalkkisaaressa (kalkkilouhos) ja Porvarinlahdessa (kalkkiuuneja ja Vestersundomin entinen torpanpaikka). Linnoitteiden inventoineissa Skillbergetiin merkityt linnoitteet ja sinne lounaasta tuleva tykkitie on todettu toteutumattomiksi tai tuhoutuneiksi.

Asemakaavan muutosalueen pohjoisnurkkaan sijoitettava rautatiekuljetusten lastauspaikka, yhdyskuntateknistä huoltoa palveleva alue ET-2, pienentää vain hyvin vähäisesti satama-alueen ja tykkitien välistä suojaviheraluetta (EV-1 ja EV-2) ja luonnonsuojelualuetta (SL-1). Turvaamalla suojaviheralue metsäisenä sekä hoitamalla sitä kerroksellisena ja peittäväenä kasvillisuutena varmistetaan, ettei suoria vaikutuksia historiallisiin kohteisiin aiheudu. ET-2 – alueen pohjoisreunalle rakennettavan meluesteen visuaalista vaikutusta tieltä päin on kuitenkin tässä vaiheessa vaikea arvioida.

Aikaisemmassa asemakaavaluonnoksessa kivihillen käyttövarastoalueen sijoittaminen satama-alueen ja tykkitien väliin olisi kaupunginmuseon mielestä heikentänyt muinaisjäännösalueen kulttuurihistoriallista arvoa. Tien nykyistä ympäristöä olisi muutettu



poistamalla sataman ja tykkien välissä suoja-alueena olevat suojaviheralueet EV-1, EV-2 ja luonnonsuojelualue SL-1. Erittäin kapea suojaviheralue tykkien eteläpuolella olisi suojannut maisemaa vain osittain. Hiilivaraston siirtäminen toisaalle poisti tämän ongelman.

Tykkien kaakkoispuolella sijaitsevalle suojaviheralueen (EV-1) asemakaavan muutosalueella sijaitsevaan osaan osoitetaan tykkietä ja luonnonsuojelualueita maisemallisesti ja ekologisesti suojaava viheralue, jonka eteläosaan satama-alueen vasten on merkitty rakennusala kuljetinta varten.

Kaupunginmuseolla ei ole muuta huomautettavaa asemakaavan muutokseen ja puoltaa sen hyväksymistä.

9.1.2014 Lausunto annettu

5.4.2013 Lausunto annettu

Lisätiedot

Markku Heikkinen, tutkija, puhelin: +358 9 310 71552
markku.heikkinen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 24.06.2014 § 215

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Lausunto

Ympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon.

Voimalahankkeen ympäristövaikutukset on selvitetty huolellisesti juuri valmistuvan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä ja selvityksiä on voitu hyödyntää kaavamuutoksen valmistelussa. Kaavamuutos mahdollistaa biopolttoaineiden käyttöön perustavan uuden voimalan sijoittamisen Vuosaareen. Voimalan ympäristövaikutusten tarkempi arviointi ja lupaehdojen määrittely tulee tapahtumaan ympäristölupakäsittelyn yhteydessä.

Ympäristölautakunta pitää uutta kaavavarausta tärkeänä, koska hankkeen toteutuminen mahdollistaisi samalla Hanasaaren voimalan lakkauttamisen ja turvaisi siten mm. Kruunuvuorenrannan tulevan raideyhteyden toimivuuden polttoainekuljetustarpeiden poistuessa. Kaavarajauksen muuttaminen takaisin kaavaluonnoksen mukaiseksi siten, että kasvillisuudeltaan arvokas Skillberget voidaan pääosin rauhoittaa, on tarpeen jäljempänä esitetyistä syistä.

Vuosaaren satamaa perustettaessa kaupunki sitoutui toteuttamaan luonnonsuojelulla Östersundomin lintuvesien rauhoituksen. Pääosa



alueesta (Kapellvikenin eteläreuna, Torpviken ja Bruksviken) rauhoitettiin v. 2002. Vuosaaren sataman asemakaavaan merkittiin laajahko luonnonsuojelualue sataman ja sen ratapihan sekä Porvarinlahden väliin, mutta sen toteuttaminen jätettiin jo aiemmin perustetun Mustavuoren-Porvarinlahden luonnonsuojelualueen laajentamisen yhteyteen. Tämä oli perusteltua mm. hoito- ja käyttösuunnitelman päivityksen takia. Porvarinlahden ja ratapihan välinen alue merkittiin pääosin luonnonsuojelualueeksi, mutta Skillberget lähivirkistysalueeksi. Tämän perusteluna oli riittävä virkistysaluepinta-ala, vaikka kasvillisuuden perusteella juuri Skillberget on alueen arvokkainta osaa.

Ympäristölautakunta lähetti 25.2.2011 pitkään valmistellun Porvarinlahden etelärannan luonnonsuojelualueen rauhoitusesityksen ja hoito- ja käyttösuunnitelman kaupunginhallitukselle. Esityksestä oli pyydetty asianosaisten lautakuntien lausunnot, ja tarkoituksena oli sen lähettäminen ELY-keskukselle luonnonsuojelualueen perustamista sekä hoito- ja käyttösuunnitelman vahvistamista varten.

Sittemmin osoittautui, että C-voimalahankkeen tarpeisiin kaavaa on mielekästä muuttaa siten, että pienekö osa SL-alueesta otetaan muuhun käyttöön. Ympäristökeskuksessa suhtauduttiin hankkeeseen joustavasti C-voimalahankkeen energiapoliittisen hyödyllisyyden vuoksi ja sen mahdollisuuden pohjalta, että menetetty pinta-ala voidaan korvata laajentamalla luonnonsuojelualuetta Skillbergetin suunnalla. Ainoana varauksena esitettiin, että kaava ei saa aiheuttaa Natura-alueelle luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisessa arvioissa merkittävää haittaa.

Hallintokeskus palautti Porvarinlahden etelärannan luonnonsuojelualueen valmisteluun ympäristökeskukselle C-voimalan kaavaan sopeuttamista varten. Maankäytöllisesti kaupunkisuunnitteluvirastossa ei nähty esteitä Skillbergetin valtaosan rauhoittamiselle luonnonsuojelualueena, koska rauhoituksen tavoitteet eivät vaadi polkukupakkoa tai muita jokamiehenoikeuden rajoitteita (lukuun ottamatta luonnonsuojelualueille tavanomaista kukkien poimintakieltoa). Kaavaluonnoksen näistä lähtökohdista vallitsi yksimielisyys Helsingin Energian, kaupunkisuunnitteluviraston, rakennusviraston ja ympäristökeskuksen kesken, kuten monista neuvottelumuistioista ilmenee. Myös ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä tehdyissä maastotöissä käsitys Skillbergetin alueen luonnonsuojeluarvosta vahvistui.

Asemakaavatyössä vallitsevan vakiintuneen käytännön mukaisesti kaavan periaatteista, ongelmakohtista ja isoista muutoksista kaavoitustyön aikana käydään neuvotteluja hallintokuntien kesken



niiden tavoitteiden yhteensovittamiseksi. Porvarinlahden etelärannan luonnonsuojelualueen rajauksen muutoksesta oli päästy huomattavaan yksimielisyyteen, mutta neuvottelutulos uhkaa jäädä epävarmaksi yllättävän kaava-alueen muutoksen vuoksi. Jos näin tapahtuisi, hyvästä käytännöstä olisi poikettu yksipuolisesti ja syytä selkeästi ilmoittamatta. Ympäristölautakunta katsoo, että asemakaava olisi laadittava koko kaavaluonnoksen mukaiselle alueelle siten, että Skillbergetin alueen kaavamerkinnot ja -määräykset ovat kaavaluonnoksen mukaiset.

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

Käsittely

24.06.2014 Ehdotuksen mukaan

Esteelliset: Leo Stranius

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Eeva Pitkänen, johtava ympäristöasiantuntija, puhelin: +358 9 310 31517
eeva.pitkanen(a)hel.fi
Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31534
raimo.pakarinen(a)hel.fi

Helsingin Satama -liikelaitoksen jk 17.06.2014 § 40

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Lausunto

Helsingin Satama -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosehdotuksesta (nro 12248) seuraavan mukaisen lausunnon:

"Helsingin Satama on antanut tammikuussa 2014 mielipiteensä asemakaavaluonnoksesta. Siinä Helsingin Satama kiinnitti kaavamuutoksen myönteisten vaikutusten ohella huomiota mm. sataman ja satamassa ja yritysalueella toimivien yritysten toiminta- ja kehittämisedellytysten turvaamiseen sekä sataman liikenteen häiriöttömään sujumiseen. Mielipiteessä esitetyt asiat on käsillä olevassa kaavaehdotuksessa otettu suurelta osin hyvin huomioon. Hanke on mahdollista toteuttaa aiheuttamatta kohtuutonta haittaa sataman ja sataman yritysalueella toimivien yritysten nykyiselle



toiminnalle.

Asemakaavan muutosehdotuksessa ei kuitenkaan ole käsitelty kaavamuutoksen ja suunnitellun hankkeen vaikutuksia kaavamuutoksen lähialueella nykyisin toimivaan elinkeinoelämään eikä sen kehittämismahdollisuuksiin. Selvitys on tarpeellinen esimerkiksi siltä osin, että nykyinen T-merkinnällä (teollisuus- ja varastotoimintojen alue) varustettu alue on esitetty KTY -alueeksi (toimitilarakennusten alue). Lisäksi toisin kuin kaavaselostuksessa mainitaan, alueen laajuutta on esitetty pienennettäväksi, vaikka rakennusoikeutta on lisätty. Alueella nykyisin harjoitettu sataman sujuvan toiminnan kannalta välttämätön raskaan kuljetuskaluston huoltotoiminta on tyypillisesti laajaa pihatilaa vaativaa toimintaa. Kaavamuutos esitetystä muodosta kaventaisi alueen yritystoiminnan kehittämismahdollisuuksia, mitä ei voi pitää hyvän maankäytön suunnittelun tavoitteiden mukaisena.

Voimalaitoksen polttoaineen merikuljetusten purkua varten tarvittavalle pistolaiturille varattua rakennusala (Is) on Helsingin Sataman esittämän mielipiteen johdosta laajennettu, mikä parantaa mahdollisuuksia sijoittaa laituri edullisempaan paikkaan suhteessa viereiseen ropax-liikennettä palvelemaan laituriin. Kaavamuutoksessa ei kuitenkaan muutoin ole polttoainelaiturilla tapahtuvan purkutoiminnan, siihen liittyvän kuljettimen ja murskaamolaitoksen osalta asetettu matkustajaliikenteen viihtyvyyden kannalta välttämättömiä rakenteellisia vaatimuksia tai rajoitteita melun, pölyn tai hajun leviämiseksi. Helsingin Sataman näkemyksen mukaan matkustajaliikenteen viihtyvyys tulisi haittojen rajoittamisen osalta arvostaa vähintään asumisen tasolle.

Liikenteen osalta voimalaitoksen polttoainehuolto lisää suhteellisesti eniten raideliikennettä, jopa 50-100 % nykyisestä. Kaavaehdotuksessa tai sen valmistelussa ei kuitenkaan ole lainkaan selvitetty polttoainehuollon aiheuttaman liikenteen kasvun vaikutuksia sataman liikenteelle. Sataman raideliikenteen liittyminen satamaradalta pääradalle on jo nykyisellä liikenteen määrällä (noin 7 % sataman tavaraliikenteestä) haasteellista. On arvioitu, että sataman liikenteestä voitaisiin nykyisillä raideliikenteen resursseilla kuljettaa rautateitse noin 20 %, mikä on Vuosaaren sataman rakentamispäätöksenkin taustalla ollut pitkän tähtäimen tavoite sekä merkittävä kilpailutekijä satamalle ja siellä toimiville yrityksille. Raideliikenteen osuuden lisääminen sataman kuljetuksista tukee myös ympäristönsuojelulle asetettuja tavoitteita. Satamaradan liikenteen kaksinkertaistuminen polttoainekuljetusten myötä kaventaa merkittävästi mahdollisuuksia kehittää sataman rautatiekuljetuksia. Ennen kaavamuutoksen hyväksymistä tulisi selvittää raideliikenteen sujuvuus satamaradalla, pääradan



liitoskohdassa ja sataman ratapihalla huomioiden polttoainekuljetukset sekä sataman raideliikenteen kasvun tavoitteet, ja varmistaa, ettei sataman ja siellä toimivien yritysten kilpailukyvyyn kehittäminen tai ympäristönsuojelun tavoitteiden saavuttaminen vaarannu.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöspöytäkirjassa 15.4.2014 esittelijän perusteluissa mainitaan, että sataman toiminta tuottaa alueelle melua, jonka taso paikoin ylittää sataman ympäristöluvassa asetetut raja-arvot. Pöytäkirjasta tai kaavamuutoksen selostuksesta ei ilmene, mihin tutkimukseen maininta perustuu. Vuosaaren Sataman melun leviämistä on ympäristöluvan ehtojen mukaisesti Helsingin Sataman toimeksiannosta selvitetty melumittauksin sekä niihin perustuvilla melumallinnoilla. Viimeisimmät mittaukset on tehty ja melumallinnus laadittu vuonna 2013 (Vuosaaren satama, Meluselvitys, TL Akustiikka 1304-1 ja 1304-2), jolloin myös suoritettiin merkittävimpien melulähteiden (sataman työkoneet ja rekat) melupäästömittaukset. Tehtyjen mittausten ja selvitysten perusteella pöytäkirjassa mainittuja ympäristöluvan raja-arvojen ylityksiä ei ole tapahtunut, vaan nykytilanteessa mahdollisissa sataman melulle altistuvissa kohteissa sataman melu alittaa selvästi asetetut raja-arvot."

Esittelijä

Vuosaaren satama, johtaja
Jukka Kallio

Lisätiedot

Jukka Kallio, Vuosaaren satama, johtaja, puhelin: 310 33676
jukka.t.kallio(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 10.06.2014 § 246

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Energiatunneli

Vuosaari-- Hanasaari -energiatunnelista ja senajotunneleista ja pystykuiluista on käynnistetty erilliset selvitykset. Rakennusvirasto on näiden alueiden suunnittelussa mukana.

Liikenne ja katualueet

Asemakaavan mahdollistama uusi voimalaitos lisää biopolttoaine- ja hiilikuljetusten vuoksi sataman tavaraliikennettä, tavarajunaliikennettä



ja rekkaliikennettä. Liikennejärjestelyt on suunniteltava toimiviksi niin, että sataman maantieyhteys, raideyhteys ja katuverkko pystyvät välittämään lisääntyvän liikenteen turvallisesti ja tehokkaasti. Liikenne alueen katuverkossa kasvaa kuitenkin huomattavasti kivihiihen varmuusvarastoa purettaessa ja voimalan rakennusaikana. Polttoainekuljettimen rakenteiden tai sen käytön ei tule haitata sujuvaa ja turvallista liikennöintiä katu- ja tieverkolla. Riittävästä näkemäalueista tulee varmistua olemassa olevilla ja uusilla liittymäalueilla, mukaan lukien tonttiliittymät. Kaavaselostuksessa todetaan virheellisesti että kuljettimen alituskorkeuden on oltava rata- ja katualueilla vähintään yhdeksän metriä. Selostus on muutettava vastaamaan kaavamääräyksessä mainittuja alituskorkeusvaatimuksia, jotka ovat oikeat.

Kuljetinjärjestelmä

Kaavaehdotuksessa on esitetty, että uudelta polttoainelaiturilta tuleva kuljetinjärjestelmä voidaan toteuttaa osittain melumuurin ulkopuolelle. Kilometrin pituinen melumuuri on valittu Vuoden betonirakenteeksi vuonna 2008. Se on ehyt kokonaisuus ja arkkitehtonisesti kunnianhimoinen maisemaelementti. Samalla se toimii myös näköesteenä ja erottaa satama-alueen turvallisesti virkistys- ja ulkoilualueesta. Melumuurin ulkopuolella kulkee jalankulku- ja pyöräilyraitti, joka johtaa Horisontti-nimiselle näköalatasanteelle. Vieressä avautuu tärkeä viheraluekokonaisuus: Porvarinlahden luhdet ja vesialueet sekä Natura 2000-verkoston luonnonsuojelualueet. Yleisten töiden lautakunta esittää, että kaavaehdotuksen LS-k- ja ku-merkinnät ensisijaisesti muutetaan niin, että kuljetinjärjestelmän kaikki rakenneosat mahtuisivat melumuurin sisäpuolelle. Kuljettimen rakenteet saattavat muodostaa liian hallitsevan elementin, joka häiritseisi maisemakuvaa Porvarinlahden suunnasta katsottuna. Jos kuljetinjärjestelmä on kuitenkin sijoitettava muurin ulkopuolelle, tulee se suunnitella hyvin huolellisesti, niin että se sulautuu melumuurin arkkitehtuuriin eikä riko alueen harmonista kokonaisuutta. Suunnitteluvaiheessa tulee tehdä yhteistyötä melumuurin suunnittelijoiden kanssa. Mikäli viheralueena toimivalle EV-1-alueelle sijoitetaan pysyviä kuljetinjärjestelmän rakenteita, tulee Fotängenin alue tutkia osana suunnittelua. Alueella sijaitsee likimääräisesti sijoitettuja, kapseloituja ruoppausmassoja suojarakenteineen. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa että EV-1-alueelle sijoitetut rakenteet eivät vahingoita näitä rakennekerroksia. Asemakaavamerkinnöissä ja -määräyksissä todetaan erheellisesti, että EV-1-merkinnän alueelle tulee rakentaa meluste ja että lukuarvo osoittaa esteen yläreunan likimääräisen korkeusaseman. Tämä merkintä tulee korjata.



Viher- ja luonnonmukaiset alueet

Laadittu ympäristövaikutuksen arviointi on laaja ja kattava. Yleisten töiden lautakunta pitää hyvänä asiana, että ET-1-aluetta on supistettu niin, että kulkuyhteys Vuosaaren huipulle säilyy. Rakennusvirasto voi tulevaisuudessa toteuttaa viereiseltä, läntiseltä alueelta kulkuyhteyden huipulle sekä siihen liittyvän pienen pysäköintialueen. On hyvä, että ET-2-alue on esitetty verrattain pienenä ja alueen puhtaat hulevedet johdetaan viereiseen lehtokorpeen. Vaikka Skillberget on rajattu tämän kaavaehdotuksen ulkopuolelle, tulisi sen suojelumerkinnän tarve ratkaista tämän kaavan yhteydessä. Yleisten töiden lautakunta katsoo, että luonnosvaiheessa ollut suojelumerkintä (SL) tulee palauttaa Skillbergetiin niin, että osa alueesta osoitettaisiin virkistyskäyttöön (VL). Skillberget rajautuu valtakunnallisesti arvokkaaseen ja merkittävään Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien muodostamaan ja Natura 2000-alueeksi luokiteltuun luontokokonaisuuteen.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosta nro 12248 edellä esitetyin huomautuksin.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Nina Mouhu, aluesuunnittelija, puhelin: 310 39838
nina.mouhu(a)hel.fi
Silja Savolainen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939
silja.savolainen(a)hel.fi
Antti Siuruainen, metsäsuunnittelija, puhelin: 310 75252
antti.siuruainen(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 10.06.2014 § 70

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Lausunto

Pelastuslautakunta antoi Vuosaaren asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12248, voimalaitosalue seuraavan lausunnon.

Suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota pelastustoiminnan edellytyksiin (mm. sammutusveden riittävyys, automaattisten sammutusjärjestelmien toiminta, riittävät pelastustiet ja kohteiden saavutettavuus sekä pelastustyön turvallisuuteen), onnettomuuden leviämisen estämiseen sekä sammutusvesien keräilyyn. Suunnittelua on tehtävä tiiviissä yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa



pelastustoiminnan ja sammutusjärjestelyiden sekä onnettomuuden leviämisen estämisen varmistamiseksi.

Selostuksessa on esitetty, että riskienarviointi tehdään voimalaitoksen rakennushankkeen yhteydessä. Suunnittelun yhteydessä on tehtävä riittävä riskienarviointi ja suuronnettomuusvaarojen arviointi, jossa on huomioitava myös voimalaitosalueen nykyiset toiminnot sekä vaikutukset myös alueen nykyisille toiminnoille esim. satama, rautatie, autoliikenneväylä/-tunneli.

Voimalaitoskorttelin toiminnoilta esim. polttoainevarastot, kattilalaitos vaadittavat suojaetäisyydet voivat aiheuttaa rajoituksia niiden sijoittamiselle tai viereisten korttelialueiden käytölle. Myös viereisen korttelialueiden mahdolliset toiminnot voivat aiheuttaa rajoituksia voimalaitoskortteliin esim. laajamittainen vaarallisten kemikaalien käsittely ja varastointi. Voimalaitoksen toimintojen sijoittelussa on huomioitava riittävät suojaetäisyydet.

Alueella on polttoainevarastoja ja niiden sammutusjärjestelmillä on yleensä erittäin suuri vedenkulutus sekä lisäksi vettä tarvitaan mahdolliseen pelastuslaitoksen sammutustyöhön. Eikä yksi onnettomuus saa vaarantaa alueen muiden toimijoiden sammutusveden saantia. Alueelle on asennettava riittävä sammutusvesiverkosto. Voimalaitos ja satama-alueen vesiverkosto on mitoitettava siten, että se riittää alueen eri toimijoiden automaattisten sammutuslaitteistojen ja pelastuslaitoksen sammutustyön tarpeisiin sekä sen toimintavarmuus on riittävä. Lisäksi kiinteiden polttoaineiden kytöpalot voivat olla pitkäkestoisia. Suurten sammutusvesimäärien myötä on myös kiinnitettävä erityistä huomiota riittävään sammutusvesien keräilyyn, jotta mahdolliset sammutusvedet eivät pääse kulkeutumaan luontoon ja yleiseen viemäriverkostoon.

Rautatien lastausalue (ET-2) näyttää ahtaalle, eikä alueelle näyttäisi johtavan pelastustietä. ET-2 alueelle on järjestettävä pelastustiet kahdelta eri suunnalta. Myös voimalaitosalueelle, polttoainesäiliöille, polttoaineen varastoalueelle ja polttoaineen lastauspaikoille on suunniteltava pelastustiet vähintään kahdelta eri suunnalta.

Polttoaineiden kuljettimet sijaitsevat nykyisten rakennusten läheisyydessä sekä ylittävät rautatien ja autotien vähintään yhdeksän metrin korkeudessa. Kuljettimien osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että palo tai räjähdys estetään mahdollisemman tehokkaasti sekä onnettomuus ei pääse leviämään viereisiin rakennuksiin tai aiheuttamaan lisäonnettomuuksia liikenneväylillä. Kuljettimet on varustettava riittäväillä automaattisilla



sammutusjärjestelmillä, palo-osastoinnilla ja kantavilla rakenteilla sekä niille on järjestettävä riittävät kulkutiet.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska asia koskee lausunnon valmistelua. Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91§.

Esittelijä

pelastuskomentaja
Simo Wecksten

Lisätiedot

Kimmo Kartano, vanhempi palotarkastaja, puhelin: 0403514306
kimmo.kartano(a)hel.fi

Helsingin Satama -liikelaitos Satamajohtaja 10.1.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan asemakaavan muutosta nro 12248 Vuosaaren nykyisen voimalaitoksen ja sataman alueelle sekä niiden ympäristöön. Asemakaavan muutos koskee suunnitteilla olevaa biopolttoainetta hyödyntävää Vuosaari C voimalaitosta ja siihen liittyviä rakenteita. Kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto on pyytänyt mielipiteitä kaavaluonnoksesta.

Suunnittelualue sijoittuu osittain Vuosaaren satama-alueelle, sa-taman portti- ja huoltoalueille sekä niiden välittömään läheisyy-teen. Suunnitellun Vuosaari C voimalaitoksen polttoainehuolto on suunniteltu siten, että se hyödyntää Vuosaaren satamaa ja sen liikenneyhteyksiä. Hankkeen toteuttaminen edellyttää myös lisärakentamista satamaan ja sen liikenneyhteyksiin.

Voimalaitos sekä sen polttoaineen vastaanotto, varastointi ja kul-jetus varastoista voimalaitokselle edellyttävät merkittävää lisära-kentamista suunnittelualueella ja varaavat laajoja alueita satama-keskuksesta. Suunnittelualue satama-alueella ja sataman portti-vyöhykkeellä (Vuosaaren tunnelin ja satama-alueen välinen alue) sijoittuu alueille, joilla on jo vakiintunutta satamatoimintaa sekä muuta satamaan ja liikenteeseen liittyvää elinkeinotoimintaa. Sataman porttivyöhykkeellä sijaitsevat mm. satamaliikenteen kannalta tarpeelliset huoltopalvelualueet monipuolisine liikenteen huoltopalvelukeskuksineen, tankkausasemineen ja liikenteen sujuvuuden kannalta välttämättömine odotusalueineen. Lisäksi porttivyöhykkeellä sijaitsee sataman raideliikenteen kannalta välttämätön ratapiha, jolla satamaan tulevat ja satamasta lähtevät junat järjestellään. Porttivyöhykkeen läheisyydessä suunnittelualue sijoittuu



osittain lähivirkistys-, suojelu- ja suojaviheralueille, jotka toimivat mm. suojavyöhykkeenä sataman ja läheisen Porvarinlahden Natura-alueen välillä.

Vuoden 2008 lopussa valmistunut ja toimintansa käynnistänyt Vuosaaren satama on Suomen ulkomaankaupan pääsatama. Vuosaaren satama ja sen viereinen yritysalue logistiikkakeskuksineen muodostavat Vuosaaren satamakeskukseksi kutsutun alueen, joka on merkittävä elinkeino- ja työpaikkakeskittymä itäisessä Helsingissä. Vuosaaren satamakeskuksessa toimii kiinteästi noin 50 yritystä ja alueella on tällä hetkellä noin 2 000 työpaikkaa. Satama on myös pitkällä tähtäimellä tehty seudullinen liikenne- ja ratkaisu, joka on pysyvästi vaikuttanut ulkomaankaupan kuljetusten sekä etenkin raskaan liikenteen liikennevirtoihin pääkaupunkiseudulla. Helsingin Satama –liikelaitos (jäljempänä Helsingin Satama) vastaa Vuosaaren satamakeskuksen kehittämisestä.

Helsingin Satama suhtautuu myönteisesti Helsingin Energian Vuosaari C voimalaitoshankkeeseen. Pyrkimys ympäristöystävällisempiin energiantuotantoratkaisuihin ja päästöjen vähentämiseen edustaa Helsingin Sataman näkökulmasta kannatettavaa kehitystä. Lisäksi voimalaitoksen polttoaineen merikuljetukset monipuolistavat Vuosaaren sataman kautta kulkevan liikenteen rakennetta sekä sataman palvelutarjontaa ja siten luovat edellytyksiä alueen elinkeinoelämän ja sataman suotuisalle kehitykselle tulevaisuudessa.

Helsingin Satama haluaa kuitenkin muistuttaa, että asemakaava- ja suunnitteilla olevassa voimalaitoshankkeessa tulee ottaa huomioon satamakeskuksen alueen nykyinen toiminta siten, että nykyiselle toiminnalle, toiminnan harjoittajille ja liikenteelle voidaan turvata riittävät toiminta- ja kehittämis- ja edellytykset nyt ja tulevaisuudessa. Asemakaava tulee laatia siten, ettei hankkeen toteutuksesta aiheudu taloudellisia menetyksiä tai muutoin kohtuutonta haittaa satamakeskuksen nykyisille toimijoille, toimintoille tai niiden kehitykselle.

Yksi Vuosaaren sataman tärkeimmistä kilpailutekijöistä on sujuvat esteettömät liikenneyhteydet. Asemakaavassa tulee varmistaa ettei voimalaitoksen polttoainekuljetusten tuoma liikenteen lisäys satamaan johtavilla liikenneyhteyksillä kauempanakaan suunnittelualueesta aiheuta rajoituksia, viivästymistä tai muuta haittaa sataman kautta kulkevalle ja sen yritysalueelle suuntautuvalla liikenteelle tai sen sujuvuudelle.

Suunnittelun alueen kaavoituksella ja suunnitellulla hankkeella on vaikutusta myös satamakeskuksen läheisyydessä sijaitseviin luonnonsuojelu- ja Natura-alueisiin ja se on otettava huomioon



yhteisvaikutuksena ainakin sellaisissa lupaa tai suunnitelmaa edellyttävissä Helsingin Sataman hankkeissa, joiden johdosta Vuosaaren sataman vaikutukset Natura-alueeseen kasvavat. Kaavamuutoksen vaikutusten arviointimenettelyllä onkin varmis-tettava, että edellä mainittujen yhteisvaikutusten myötä kaavan toteutus ei tulevaisuudessakaan estä tai merkittävästi rajoita Vuo-saaren sataman ja satamakeskuksen toimintaa tai kehittämistä parhaalla mahdollisella tavalla ulkomaan kaupan, tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.

Asemakaavamuutoksella ja suunnitellulla hankkeella on myös merkittäviä vaikutuksia suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan elinkeinoelämän toiminta- ja kehittämisedellytyksiin. Näitä vaikutuksia ei kuitenkaan ole kaavaselostuksessa käsitelty lainkaan ja ne on jätetty kaavaluonnoksessa huomioimatta. Vaikutukset alueella jo olevan elinkeinoelämän toiminta- ja kehittämisedellytyksiin tulee selvittää ja huomioida kaavamuutoksen jatkosuunnittelussa siten, että voidaan varmis-taa, ettei kaavan toteutuksesta aiheudu haittaa alueen nykyiselle elinkeinoelämälle.

Kaavaluonnoksessa on esitetty uutta pistolaituria sataman koillis-osaan. Luonnoksen kaavamerkintä kyseiselle laiturille on ”vesi-alueen osa, jolle saa sijoittaa pistolaiturin”. Tämä laituria varten varattu alue on kuitenkin jatkosuunnittelua ja hankkeen toteutusta ajatellen epätarkoituksenmukaisen suppea ja tiukasti rajattu. Lisäksi laituria varten varatun alueen sijainti ja suuntaus on kyseistä laiturivarausta lähinnä sijaitsevan satamatoiminnan rahtia ja matkustajia kuljettavan ns. ropax-alusliikenteen kaksoisramppien, laivapaikkojen ja pistolaiturin käytön sekä liikenteen kehittämisen kannalta epäedullinen. Pistolaiturille varattu alue tulisi rajata siten, että sen etäisyys ja suuntaus voidaan jatkosuunnittelussa valita siten, ettei polttoaineliikenne aiheuta haittaa ropax-liikenteelle tai muulle kyseistä laituria käyttävälle liikenteelle.

Sataman koillisreunalta nykyisin LS-k kaavamerkinnällä varustetulta satama-alueelta on rajattu kaava-alueen osa LS-k merkinnällä, jolle on sijoitettu rakennusala kuljettimelle (ku merkintä) sekä erikseen määrittämätön rakennusala. Kuljettimen rakennusala on luonnoksessa sanottu, että se on likimääräinen ja sille saa rakentaa voimalaitoksen polttoaineita kuljettavia kuljetinratoja ja niiden pystyrakenteita. Erikseen määrittämättömän rakennusalan merkintää ei luonnoksessa ole täsmennetty.

Vaikka kuljettimen rakennusala onkin mainittu likimääräiseksi, asettaa kaava-alueen rajaus kyseisellä alueella epätarkoituksenmukaisen tiukat rajat kuljetinrakenteiden sijoittamiselle. Luonnok-sen mukaan



toteutettuna kuljetinrata pystyrakenteineen sijoittuisi kaakkoispäästään noin 750 metrin matkalta sataman liikennettä palvelevan junaraiteen ja sen lastauslaiturin kohdalle tehden siten ko. raiteen ja lastauslaiturin käytön mahdolliseksi. Edelleen kuljetinrata luonnoksen mukaisesti toteutettuna sijoittuisi satama-alueella sijaitsevalle pitkäaikaisella vuokrasopimuksella satamatoimintaa harjoittavalle yritykselle vuokratulle maa-alueelle siten, että se ylittäisi yrityksen omistaman henkilöstö- ja pysäköintirakennuksen ja sivuasi yrityksen omistamia varasto- ja korjaamorakennusta sekä terminaalirakennusta. Ratkaisu voi aiheuttaa merkittävää haittaa yrityksen toiminnalle ja rajoittaa kohtuuttomasti sen toiminnan kehittämistä.

Lisäksi rakennusalan käytön rajaaminen asemakaavamääräyksellä pelkästään voimalaitoksen polttoaineita kuljettavalle kuljetinradalle on epätarkoituksenmukaista ja rajoittaa tarpeettomasti sataman kehittämistä tulevaisuudessa.

On huomattava, että jo nykyinen asemakaavamerkintä LS-k mahdollistaa kuljetinradan rakentamisen alueelle ja antaa sen sijoittamiselle enemmän mahdollisuuksia kuin luonnoksessa esitetty ratkaisu. Koska kuljetinrata joudutaan joka tapauksessa toteuttamaan siten, että sen korkeusasema nousee nykyistä meluestettä korkeammalle ja siitäkin syystä koteloimaan, on se luontevinta integroida melueterakenteeseen sen ylä- tai koillispuolelle sekä sillä osalla, missä meluestettä ei ole, sijoittaa aivan satama-alueen (LS-k) reunaan, jossa ei tällä hetkellä ole aktiivisia satamatoimintoja. Näin olemassa olevalle elinkeinotoiminnalle (satamatoiminnalle) kaavan toteutuksesta aiheutuva haitta saadaan minimoitua ilman sitä, että kaavan tarkoitus ja tavoitteet kärsivät.

Sataman porttialueella nykyisen asemakaavan LR, LT ja T (kaavaluonnoksessa KTY) merkinnöin varustetuilta alueilta on rajattu kaava-alueen osa, jolle on sijoitettu rakennusala kuljettimelle (ku merkintä). Kuljettimen rakennusosalalle saa kaavaluonnoksen mukaan rakentaa voimalaitoksen polttoaineita kuljettavia kuljetinratoja ja niiden pystyrakenteita.

LR ja LT alueilla sijaitsevat Vuosaaren sataman maaliikenneyhteydet, joita pitkin kaikki satamaan ja satamasta ulos suuntautuva maaliikenne kulkee. T merkinnällä (luonnoksessa KTY) varustetulla alueella kuljetinradan suunnitellulla kohdalla sijaitsee liikenteen huoltopalvelukeskus, joka vaatii toimintansa luonteen vuoksi laajat vapaat piha-alueet. Edellä mainituille alueille ei tule kaavassa sallia sellaista rakentamista kuten kuljetinradan pystyrakenteita, joka aiheuttaa haittaa alueiden sujuvalle käytölle. Sataman maaliikenneyhteyksien ja huoltopalvelukeskuksen sujuvan toiminnan



turvaamiseksi kaavassa tulee selkeästi esittää ne alueet, joille kuljetinradan pystyrakenteita on mahdollista sijoittaa sekä kuljetinradan vaakarakenteiden pienin vapaa alituskorkeus. Näillä mää-räyksillä tulee varmistaa riittävät suoja-alueet ja –etäisyydet ny-kyisiin toimintoihin nähden.

Voimassaolevassa asemakaavassa T merkinnällä varustettu alue korttelissa 54152 on kaavaluonnoksessa muutettu jo toiminnassa olevien liikenteen huoltopalvelukeskusten osalta KTY alueeksi, joka asemakaavamääräysten mukaan on toimitilarakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa energiatuotantoon liittyvää yritystoi-mintaa sekä satamaa ja sen liikennettä palvelevia toimitila- ja tuo-tantorakennuksia. Kaavaluonnoksessa on lisäksi esitetty alueelle lisää rakennusoikeutta.

Alueen nykyinen toiminta muodostuu monipuolisista liikenteen palveluista ja sijoittuu kahteen huoltopalvelukeskukseen, joissa toimii useita alan yrityksiä, jotka tarjoavat kattavan palvelukoko-naisuuden kaikille tienkäyttäjille painottuen kuitenkin raskaan lii-kenteen palveluihin. Sataman liikenteellä on merkittävä osuus näiden palveluiden käyttäjistä, mutta pysyäkseen ja kehittyäkseen tämä elinkeinotoiminta tarvitsee asiakaskuntaa laajemmalta tien-käyttäjien joukosta. Kaavaluonnoksessa esitetty kaavamääräys on siten tämän elinkeinotoiminnan toiminta- ja kehitysedellytysten osalta kohtuuttoman rajoittava toiminnan sisällön osalta. Liikenteen ja etenkin raskaan liikenteen palvelutoiminta on luonteeltaan runsaasti tilaa vaativaa, joten kaavaluonnoksessa esitetty merkittävä rakentamistehokkuuden lisäys tähän osaan korttelia on epätarkoituksenmukaista. Sataman, siellä toimivien yritysten ja sen käyttäjien kannalta nämä huoltopalvelukeskukset ovat välttämättömiä ja osaltaan turvaavat sataman ja siihen liittyvän elinkeinoelämän ja liikenteen sujuvan ja häiriöttömän toiminnan. Kaavamuutosta ei siten tule laatia niin, että kyseisen palvelukokonaisuuden ja siihen kuuluvien yksittäisten palveluiden säilyminen ja kehittyminen alueella vaarantuu. Kaavamääräystä tulee lieventää niin, että se tarjoaa mahdollisuuden toteuttaa alueelle liikenteen palveluita väljemmin ja rakentamisoikeuden lisäys käsitellä alueen nykyisten haltijoiden ja toiminnan harjoittajien kanssa siten, että alueen todelliset tarpeet tulevat huomioiduksi.

Helsingin Satama muistuttaa, että maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaan mm. ”asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.”



Lisätiedot

Ari Parviainen, Vuosaaren satama, Kehittämispäällikkö, puhelin: 0500-214 904
ari.parviainen(a)hel.fi

Rakennusvirasto 10.1.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Hankkeen taustaa

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusviraston kannanottoa Vuosaaren voimalaitoksen kaavaluonnoksesta 13.1.2014 mennessä.

Helsingin kaupungin tavoitteena on saada energiantuotanto hiilineutraaliksi vuoteen 2050 mennessä. Tähän liittyvänä välitavoitteena on lisätä uusiutuvien energianlähteiden käyttöä 20 %:iin vuoteen 2020 mennessä. Tähän on mahdollista päästä tuottamalla energiaa jatkossa esimerkiksi biomassalla.

Kaupunginvaltuusto päättää vuonna 2015 miten uusiutuvia energianlähteiden käyttöosuutta lähdetään kasvattamaan. Vaihtoehtoina on rakentaa uusi biopolttoaineita hyödyntävä voimalaitos Vuosaaren tai korvata Hanasaassa ja Salmisaassa 40 % kivihiilestä biomassalla.

Kyseinen asemakaavan muutos mahdollistaa uuden, biopolttoaineita hyödyntävän voimalaitoksen rakentamisen Vuosaaren. Kaava mahdollistaa myös energiantuotantoon liittyvien välttämättömien toimitilojen, voimalaitosta palvelevien polttoainetarastojen, pistolaiturin, rautatie- ja maantiekuljetuksien lastauspaikkojen sekä polttoaineen kuljettimen rakentamisen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettiin kaksi vaihtoehtoista ratkaisua kivihiilen käyttövaraston sijainniksi. Asemakaavan muutoksesta on laadittu luonnos alueeltaan ja vaikutuksiltaan suuremman B-vaihtoehdon perusteella. Ympäristövaikutusten arviointi ei ole valmis. Suunnitteluratkaisua kivihiilen käyttövaraston lopullisesta sijoittamisesta ei ole vielä voitu tehdä.

Kaavaluonnosalue sijaitsee Vuosaaren Niinisaassa nykyisellä voimalaitosalueella ja satama-alueella ja niitä ympäröivillä virkistysalueilla. Kaava-alueella rajaa pohjoisessa täyttömäki-alue, lännessä Vuosaaren urheilupuisto, etelässä satama ja idässä Porvarinlahden länsirannan virkistys- ja luonnonsuojelualueet. Kaava-alueella sijaitsee kivihiilen varmuusvarasto. Rakennettua ympäristöä hallitsevat pääosin nykyisen voimalan ja sataman toimintaan liittyvät suurikokoiset hallimaiset rakennukset.



Rakennusvirasto ei tässä vaiheessa kommentoi yksityiskohtaisesti asemakaavaluonnosta. Koska ympäristövaikutusten ja natura-arviointi ovat vielä kesken, hankkeeseen liittyvät sijoitusratkaisut saattavat vielä muuttua arvioinnin valmistuttua.

Tässä vaiheessa rakennusvirasto pitää uutta suojelualueeksi osoitettua SL-aluetta eli Skillbergetin lehto- ja kallioaluetta erittäin hyvänä suojelullisena kompensaatona mahdollisesti menetettävästä arvokkaasta luontoalueesta. Se sijaitsee kaavaluonnoksen pohjoisimman ET-alueen sisällä. Alue on rakennusviraston inventoinnissa luokiteltu arvometsäksi, ja paikan muu kasvillisuus kuuluu arvoluokkaan 1.

Rakennusvirasto pyytää tarkistamaan vielä ET-1 alueen koon ja sijainnin, koska alueellisesti merkittävän viheralueen, Vuosaaren huipun, eteläinen pääsisäänkäynti on suunniteltu samaan paikkaan. Ideaaliratkaisussa nämä molemmat toiminnot saadaan sijoitettua luontevasti alueelle.

25.4.2013 Lausunto annettu

Esittelijätiedot

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Nina Mouhu, aluesuunnittelija, puhelin: 310 39838
nina.mouhu(a)hel.fi
Jenna Ikonen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939
jenna.i.ikonen(a)hel.fi
Antti Siuruainen, metsäsuunnittelija, puhelin: 310 75252
antti.siuruainen(a)hel.fi