

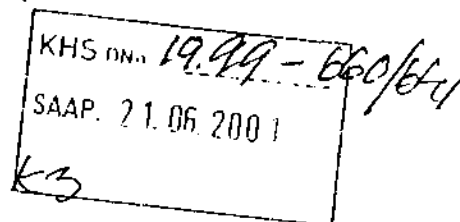


Key Mark

Helsingin kaupunki
Kaupunginhallitus

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

*Ks/k tms
MAR*



Viite Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjanote 19.2.2001

Asia **YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA, HELSINGIN KESKUSTATUNNELI, HELSINKI**

Helsingin kaupunginhallitus on Uudenmaan ympäristökeskukseen 1.3.2001 saapuneella kirjeellään saattanut vireille Helsingin keskustatunnelin ympäristövaikutusten arviointiselostuksen, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2000:14.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. Ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain perusteella ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA) sovelletaan yksittäistapauksissa hankkeeseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan YVA-asetuksen (268/1999) 6 §:n hankeluettelon hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Ympäristöministeriö on 14.8.1998 tehnyt päätöksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta Helsingin keskustatunnelihankkeeseen. Uudenmaan ympäristökeskus toimii arviointimenettelyssä YVA-lain mukaisena yhteysviranomaisena.

Tässä yhteysviranomaisen lausunnossa esitetään ensiksi hanketta ja sen vaihtoehtoja sekä arviointimenettelyä koskevat tiedot, seuraavaksi arviointiselostuksesta saatujen lausuntojen ja muistutusten tiivistelmä sekä lopuksi yhteysviranomaisen lausunto arviointiselostuksesta.

Hankkeesta vastaava

Hankkeesta vastaa Helsingin kaupunki.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Uudenmaan ympäristökeskus on antanut yhteysviranomaisen lausunnon Helsingin keskustatunnelin ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta 19.8.1999.

Maksu 30 000 mk (A01-53-AT3), maksuperusteet lausunnon liitteenä

Arviointiselostus on hankkeesta vastaavan laatima selvitys hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista. Hankkeesta vastaava laatii arviointiselostuksen arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella.

Hanke ja sen vaihtoehdot

Keskustatunneli on Helsingin kantakaupungin alueella tunnelissa kulkeva katu. Vaihtoehtoina tarkastellaan Länsiväylältä tai Porkkalankadulta alkavaa ja Sörnäisten rantatielle päättyvää, lähellä maanpintaa kulkevaa tunnelia (vaihtoehdot A, B ja C) ja sen vertailuvaihtoehtona tilannetta, jossa tunnelia ei rakenneta (vaihtoehdot 0 ja 0+).

Hankkeen vaihtoehdot:

- 0: Hanketta ei toteuteta
- 0+: Keskustatunnelia ei rakenneta, muita toimenpiteitä ydinkeskustan liikenteen kehittämiseksi
- A: Tunneli Porkkalankadulta Sörnäisten rantatielle, maanalaiset risteykset kiertoliittymiä
- B: Tunneli Porkkalankadulta Sörnäisten rantatielle, maanalaiset risteykset eritasoliittymiä
- C: Tunneli eritasoliittymillä Länsiväylältä Sörnäisten rantatielle

Vaikutusalueen rajaus

Keskustatunnelin ja liikenteen aiheuttamat muutokset ja vaikutukset vuonna 2010 on arvioinnissa rajattu tunnelin suuaukkojen ja ajoramppien läheisyyteen, tunneliin ja sitä ympäröivään maa- ja kallioperään, tunnelin pakokaasujen poistotornien läheisyyteen ja haitallisten aineiden leviämisalueelle, tunnelin toteuttamisen yhteydessä muutettavien katutilojen alueelle ja läheisyyteen sekä tunnelin lähialueiden kaupunkirakenteeseen ja kaupunkikuvaan.

Rakentamisen aikaisia vaikutuksia on arvioitu niillä keskustan alueilla, joihin tunnelin ja siihen liittyvien järjestelyiden rakentaminen vaikuttaa kattaen myös rakennusmateriaalien hankintaan ja massojen läjitykseen tarkoitettut alueet.

Merkittävimpiä liikennemuutoksia tarkastellaan koko Helsingin niemen katuverkossa ja pääväylillä Kehä I:lle saakka.

Ihmisiin ja yhteisöihin kohdistuvien vaikutusten tarkastelualueena on koko Helsingin kaupungin alue.

Asiaan liittyvät muut hankkeet

Arviointimenettelyn aikana on laadittu hankkeeseen liittyvä rakennetekninen yleissuunnitelma. Keskustatunnelin asemakaavan valmistelu on aloitettu arviointiselostuksen laatimisvai-

heessa. Kaavan osallistumis- ja arviointiohjelman koskevia kannanottoja on koottu samanaikaisesti arviointiselostuksen nähtävillä olon kanssa.

Hanke liittyy Helsingin yleiskaava 2002:n valmisteluun, kävelykeskustan ja muiden keskustan liikennejärjestelyjen suunnitelmiin sekä maankäytön suunnitteluun Töölönlahden, Kampin, Leppäsuon ja Sörnäisten alueilla. Hanke liittyy myös Vuosaaren satamahankkeeseen sekä Satamaradan/Telakkaradan säilyttämiseen tai poistamiseen.

Arviointimenettelyn yhdistäminen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

Arviointimenettelyyn ei ole yhdistetty muiden lakien mukaisia menettelyitä.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen keskustatunnelin asemakaavoitus on käynnistynyt arviointimenettelyn aikana. Arviointimenettely kytkeytyy osittain yhteen myös kaavoituksen vaikutusten selvityksen ja siihen liittyvän osallistumis- ja arviointiohjelman kanssa.

Kuuleminen ja lausunnot

Arviointiselostuksen vireilläolosta on kuulutettu 9.3.2001 ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain ja asetuksen mukaisesti Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa, Demarissa, Kansan Uutisissa ja Alueutisissa.

Arviointiselostus ja keskeiset neljä erilliselvitystä pidettiin nähtävillä kuulutuksessa mainitun nähtävilläoloajan 12.3. - 10.5.2001 aikana seuraavissa paikoissa:

Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia, Pohjoisesplanadi 11-13
Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, kaavoitusosasto, Kansakoulukatu 3
Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto, Aleksanterinkatu 26
Helsinki-tiedotus, Jugendsali, Pohjoisesplanadi 19
Helsingin ympäristökeskus, Helsinginkatu 24
Helsingin kaupunki, rakennusvirasto, tiedotus, Kasarminkatu 21
Pääkirjasto, Itä-Pasila, Rautatieläisenkatu 8
Rikhardinkadun kirjasto, Rikhardinkatu 3
Töölön kirjasto, Topeliuksenkatu 6
Kallion kirjasto, Viides linja 11
Punavuoren kirjasto, Bulevardi 42
Lauttasaaren kirjasto, Pajalahdentie 10 a

Hanketta ja sen eri vaihtoehtoja esiteltiin yleisölle ja tiedotusvälineille arviointiselostuksen laatimisvaiheessa Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston järjestämässä tilaisuudessa 6.6.2000.

Hankkeesta ja sen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta järjestettiin informaatio- ja keskustelutilaisuus Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa 14.3.2001. Tilaisuuteen osallistui noin 50 henkilöä. Tilaisuudessa käydystä keskustelusta laadittiin muistio, joka toimitetaan tämän lausunnon liiteaineistona hankkeesta vastaavalle. Lisäksi kaupunkisuunnitteluvirastossa oli esillä hanketta koskeva näyttely 13. - 23.3.2001 välisen ajan.

Arviointiselostuksesta saatiin lausunnot Espoon kaupungilta, Etelä-Suomen lääninhallituksesta, Helsingin kaupungin pelastuslaitokselta, rakennuslautakunnalta, tekniseltä lautakunnalta, yleisten töiden lautakunnalta, ympäristölautakunnalta, joukkoliikennelautakunnalta ja kaupunginmuseolta sekä Museovirastolta, Uudenmaan liitolta, VR-Yhtymä Oy:ltä, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV:ltä ja Helsingin kaupunginosayhdistysten liitto HELKA ry:ltä. Näiden lisäksi annettiin 17 muuta mielipidettä.

LAUSUNNOISSA JA MIELIPITEISSÄ ESITETYT ASIAT

Lausunnot

Espoon kaupunki toteaa lausunnossaan, että Helsingin keskustatunneli riittävän korkealuokkaisesti toteutettuna nopeuttaa espoolaisten yhteyksiä Helsingin keskusta ja itäisiin kaupunginosiin. Yhteydet paranevat joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen osalta. Espoolaisten kannalta paras vaihtoehto on C, jossa etenkin joukkoliikenteen järjestelymahdollisuudet Ruoholahdessa paranevat. Vaihtoehto C nopeuttaa Länsiväylän suunnasta tulevaa lihja-autoliikennettä, mikäli Espoon kaupunki perustaa jatkossa Etelä-Espoon joukkoliikennejärjestelmän linja-autoihin.

Lausunnon mukaan arviointiselostus on raportoitu hyvin, mutta joissakin asioissa toivoisi hieman yksilöidympää erittelyä. Tämä tulee esille myös sosiaalisten vaikutusten arviointiselostuksessa. Vaihtoehtojen tavoitteiden toteutuminen on esitetty turhan ylimalkaisesti. Ilmansaasteiden ja melun tarkasteluissa jää kaipaamaan asukkaiden määriä, jotka hyötyvät tai kärsivät liikenteen muutoksista. Jatkosuunnittelussa, vaihtoehdon valintaan ja asemakaavan laadintaan liittyen pitäisi yksilöidä tarkemmin vaikutuksia, mm. keihin vaikutukset kohdistuvat ja missä. Havainnekuvia kaivataan suunnista, joista mm. asukkaat katselevat suuaukkoja ja rakenteita.

Etelä-Suomen lääninhallitus katsoo, että Helsingin keskustatunnelin ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee esitettyä laajemmin ottaa huomioon toimintaympäristön muutosmahdollisuudet, julkisen liikenteen kehittäminen sekä kansalaisten ryhmähaastatteluissa esiintuomat mielipiteet.

Lääninhallitus toteaa, että vaikutukset ilman laatuun, liikenteen aiheuttamaan meluun ja tärinään sekä sosiaalisiin vaikutuksiin on sinänsä riittävästi tutkittu, mutta toimintaympäristössä tapahtuvia muutosmahdollisuuksia tai ryhmähaastatteluissa esiintuotuja havaintoja ei ole riittävästi selvitetty.

Yhteenvedona laadittua arviointiselostusta on siksi pidettävä suppeana. Arviointiselostuksessa ei ole esitetty skenaariota sellaisista kaupungin kehitysvaihtoehdoista, joilla on vaikutusta keskustan liikenteen suunnitteluun. Merkittäviä toimintaympäristön muutoksia ovat esimerkiksi Länsisataman ja telakan toimintaan liittyvät linjaukset sekä satamaradan tulevaisuus. Mikäli satamarataa ei tarvita, paranevat 0+ -vaihtoehdon mahdollisuudet oleellisesti. Lääninhallituksen mielestä kaupungin kehitysvaihtoehtoja ei ole riittävästi hahmotettu 0+ -vaihtoehdon arvioinnin pohjaksi.

Helsingin kaupungin aikaisemmissa suunnitelmissa on linjattu tavoitteeksi raideliikenteen kehittäminen ja ympäristöä säästävän liikennekulttuurin synnyttäminen. Ryhmähaastattelus-

sa haastateltavat katsoivat, että keskustatunneli ei saisi vetää keskustaan sellaista uutta läpiajoliikennettä, joka nykyisin käyttää pohjoisempia itä-länsisuuntaisia väyliä. Esitetystä suunnitelmassa ei oteta kantaa siihen, miten joukkoliikennettä voidaan ensin edistää niin, että keskustan liikenne ratkaisut voidaan mahdollisimman taloudellisesti ja ympäristöä säästävällä tavalla hoitaa. Mikäli alueen raideliikenne on ensin riittävästi rakennettu (esim. länsi-metro tms.) ja väestö ottanut raideliikenteen laajasti käyttöön, on sillä vaikutuksia tulevaan keskustan liikennemäärään. Ensin toteutettu raideliikenne ratkaisu vähentää myös merkittävästi rakentamisvaiheen liikenneongelmia.

Arviointiselostuksessa ei ole viitattu muualta saatuihin pitkäaikaistuloksiin vastaavista tunneleista. Ryhmähaastatteluissa todettiin, etteivät tunnelit ole missään isossa eurooppalaisessa kaupungissa sujuvoittaneet eivätkä vähentäneet liikennettä, päinvastoin (esim. Pariisi ja Madrid).

Myöskään tunnelin elinkaaresta ei ole selvitystä. Tunnelin rakentamisesta syntyvien maamassojen käyttö esitetään ratkaistavan "toteuttamisajankohdasta riippuen optimaalisella tavalla". Koska maamassojen määrä ei ole vähäinen ja massat ovat osittain myös saastuneet, tulisi niiden käytöstä olla suunnitteluvaiheessa riittävät julkiset linjaukset. Massojen käyttöä koskevilla ratkaisuilla itsessään saattaa olla väestön terveyteen, elinoloihin tai viihtyvyyteen liittyviä vaikutuksia, esimerkiksi merenrantojen rakentamista täyttömaan avulla on laajasti väestön toimesta vastustettu.

Helsingin kaupungin pelastuslaitoksella ei ole kommentoitavaa arviointiselostuksesta.

Helsingin kaupungin rakennuslautakunta toteaa lausunnossaan, että nyt valmistuneissa vaikutus selvityksissä on käsitelty lain vaatimalla monipuolisella tavalla tunnelihankkeen vaihtoehtoja ja niistä ennakoitavissa olevia muutoksia. Itse selvityksiin ja niiden tasoon ei lautakunnalla ole huomauttamista.

Vaikeimmin arvioitavat vaikutukset liittyvät itse kaupunkirakenteeseen, kulttuuriperintöön ja kaupungin mentaaliin ominaispiirteisiin. Tunnelihankkeen jatkosuunnittelussa tulisikin näihin vaikutuksiin kiinnittää erityistä huomiota.

Rakennuslautakunta ei ole vakuuttunut niistä hyödyistä, joita ehdotetulla tunnelilla tai maanalaisella kadulla voitaisiin saavuttaa. Jos tilannetta tarkastellaan helsinkiläisten kannalta, on todettava, ettei keskustassa liikkuminen ole nykyisinkään kansainvälisesti vertaillen mitenkään ylivoimaisen hankalaa.

Epävarmuutta aiheuttaa hankkeen toteuttamisen kannalta keskeinen Kaivokadun ja Rautatientorin ympäristön parantaminen. Herää kysymys, ollaanko Helsingin ydinkeskustaan tuomassa uusia laajoja aukioalueita yhdellä kertaa liikaa. Samalla Kampin uudelleenjärjestelyt merkitsevät laajojen linja-autokenttien vapautumista muuhun käyttötarkoitukseen. Tunnelin toteuttamisen osalta saattaisi olla viisasta odottaa, mitä Kampin uudet järjestelyt tuovat tullessaan.

Tunnelin vaatimien ajoramppeiden, ilmanvaihtokuilujen ja varapoistumisteiden toteuttaminen on vaativa tehtävä. Monista maista on tältä osin enemmän epäonnistuneita kuin esimerkiksi kelpaavia ratkaisuja. Jos tunneli päätetään jossakin muodossa toteuttaa, on myös maanpäällisten rakenteiden suunnittelun laatu tärkeää.

Rakennuslautakunnan lausunnon liitteenä olevassa **Helsingin kaupungin rakennusvalvontaviraston kaupunkikuvaneuvottelukunnan** lausunnossa asiaa on käsitelty oman toimialan, kaupunkikuvan kannalta. Lausunnon mukaan selostuksesta eivät selvästi käy ilmi ne kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset edut, joita saavutetaan rakentamalla kaupungin keskustaan esitetty maanalainen katu. Kaupunkikuva paranee lievästi lähinnä Rautatieaseman tuntumassa Kaivokadulla. Tulee esittää erityisen tarkasti, miten suunnitelman toteuttaminen parantaa alueen kaupunkikuvaa. Olennaista on myös se, voidaanko Rautatieasema saada paremmin palvelemaan matkustajia ja voidaanko parantaa junan ja autoliikenteen yhteyttä, joka nykyisellään on ontuva. Kaivokadun lisäksi etua voidaan saavuttaa Porkkalankadulla, jossa nykyisen sillan purkaminen vaikuttaa edullisesti alueen ilmeeseen. Selvänä haittana nähdään Rautatiekatujen alueella yhtenäisen katutilan leveneminen, mikä johtaa kaupunkirakenteen jonkinasteiseen hajoamiseen ja rikkoo totuttuja näkymiä.

Kaupunkikuvallisesti on edullista sijoittaa rampit mahdollisimman lyhyinä ja kaksisuuntaisina keskelle katutilaa. Liikennemerkkejä ja opasteita ei ole esitetty kuvamateriaalissa, joten tunneli tulee todellisuudessa näkymään katukuvassa huomattavasti selvemmin, kuin materiaali antaa ymmärtää. Poistoilmapiiput ja varapoistumisteiden portaikot tulisi sijoittaa olemassa olevien rakennusten yhteyteen eikä erillisiksi rakennelmiksi. Kaisaniemen puistoon ehdotetun savunpoistokuilun suunnittelu on poikkeuksellisen vaativa tehtävä.

A-vaihtoehto vaikuttaa kaupunkikuvan kannalta heikoimmalta ratkaisulta, sillä se aiheuttaisi eniten maanpinnalle tulevia rakenteita. Läntisen sisääntuloaukon sijoittaminen Porkkalankadulle on kaupunkikuvallisesti selkeämpi vaihtoehto. Porkkalankadun sillan purkaminen on suositeltavaa valittavasta vaihtoehdosta riippumatta. Siltavuorenrantaan tuleva ramppi on kaupunkikuvallisesti luontevampi ratkaisu kuin Unioninkatu 43:n tontin käyttäminen. Rampin sijoittaminen Siltavuorenrantaan selkeyttäisi ranta-alueetta. Samalla vältettäisiin uuden risteyksen rakentaminen vastapäätä Kaisaniemen puistoa.

Helsingin kaupungin tekninen lautakunta korostaa lausunnossaan maanalaisen infrastruktuurintärkeyttä suunnittelun pohjana. Lautakunnan käsityksen mukaan tämä estää vaihtoehdon C toteuttamisen. Helsingin Energialla on Salmisaaren-Lapinlahden alueella Länsiväylän alittavat suuret polttoöljyn kalliovarastot, jotka ovat Helsingin Energian toiminnan kannalta välttämättömiä varapolttoaineen varastoina.

Helsingin Energian osalta on tärkeää, että Töölönlahden alueen pohjavesioloja ei saa muuttaa niin, että se haittaa Alppilan maanalaisen lämpökeskuksen toimintaa ja että maanalainen infrastruktuuri otetaan huomioon tunnelin suunnittelussa ja toteutuksessa. Poistoilmapiippujen ja tunnelinsuiden suunnittelussa on huomioitava nykyinen päästökuormitus, mm. Helsingin Energian pistelähteet

Teknisen lautakunnan lausunnossa todetaan lisäksi Helsingin Veden osalta, että tunnelin suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon rakennetut vesijohdot, viemärit ja vesihuoltotunnelit. Suunnittelun edistyessä tulee asettaa jatkosuunnittelua ja rakentamista ohjaavat raja-arvot ympäristöön kohdistuville tärinöille siten, ettei em. vesihuoltoverkon rakenteille aiheuteta haittaa. Kaikki rakentamismvaihtoehdot A, B ja C tulevat aiheuttamaan vesihuoltolinjojen siirtoja ja suojuuksia, joista tulee laatia suunnitelmat ja kustannusarviot tunnelihankkeen jatkosuunnittelussa. Lisäksi tule kartoittaa riskit, joita tunnelin sijoittuminen rakennetun vesihuoltoverkon läheisyyteen voi aiheuttaa.

Helsingin kaupungin yleisten töiden lautakunta katsoo, että arviointiselostus liiteraportteineen on hyvä ja kattava yhteenveto tunnelin rakentamisen tai sen rakentamatta jättämisen sosiaalisista, ympäristöllisistä ja liikenteellisistä vaikutuksista sekä menetelmistä lieventää näihin mahdollisesti liittyviä negatiivisia vaikutuksia, kuten esim. rakennusaikaisia melu-, tärinä-, pöly- ja liikennehaittoja.

Raportti ei kuitenkaan enää pohdi hankkeen peruslähtökohtia ja massiivisen maanalaisen liikenneväylän rakentamisesta helsinkiläisille koituvaa todellista hyötyä. Kaupunkikuvallisessa tarkastelussa on tunnelin suuaukkojen, ajoramppien, tasonvaihtolaitteiden ja ilmanvaihto- ja savunpoistokuilujen sijoittumisen ekologisten, maisemallisten ja toiminnallisten muutosten ja niiden vaikutusten tarkastelu jätetty vähäiselle huomiolle.

Lisäksi arviointiselostuksesta on jätetty kokonaan pois arviointiohjelmassa mainittujen taloudellisten vaikutusten arviointi.

Yleisten töiden lautakunnan mielestä ei ole olemassa suoranaisia teknisiä tai ympäristöllisiä esteitä jonkin tunnelivaihtoehdon tai 0+ -vaihtoehdon toteuttamiselle. Laadittua selvitystä tulisi täydentää kulttuuriset, kaupunkikuvalliset ja museaaliset seikat käsittävällä asiantuntijanäkemyksellä. Lisäksi tunnelivaihtoehtojen jatkosuunnittelussa tulee tunnelin maan päälle sijoittuvista rakenteista katu ympäristölle ja puistoille koituvien haittojen torjumis- ja lieventämiskeinot ideoida mahdollisimman kattavasti. Lapinlahden sairaala-alueen puisto ja Kaisaniemen puisto ovat sekä kasvitieteellisesti että kulttuurihistoriallisesti arvokkaita puistoja, joiden osalta tunnelin rakentamisen vaikutukset on myös tutkittava nykyistä tarkemmin.

Hankkeelle asetettujen tavoitteiden täysimääräinen toteutuminen edellyttää etenkin tunnelivaihtoehdoissa oheisinvestointeja katuverkossa. Näiden rajaaminen ja kustannustarkastelut ovat jääneet liian vähälle huomiolle.

Vaihtoehdon 0+ yksityiskohtainen määrittely ja kustannusten arviointi on vielä kesken. Vaihtoehtoa 0+ voidaan kehittää edelleen esim. terminaalien välisiä maanalaisia kävely-yhteyksiä ja pyörätieverkostoja parantamalla.

Hankkeen ympäristövaikutuksista olennaisimpia ovat sen vaikutukset alueen pohjavesiin ja edelleen Postitalon ja Päärautatieaseman puupaalutuksiin. Myös rakennusaikaiset tärinät ja nykyisten maanalaisten järjestelmien toimivuus on otettava huomioon.

Rakennusvirasto on käynnistänyt vuoden 2001 lopulla mahdollisesti tapahtuvaa vaihtoehtovalintaa ja myöhempää päätöksentekoa varten hankkeen talous- ja markkina-analyysin. Sen tarkoituksena on selvittää hankkeen yhteiskuntataloudelliset vaikutukset osallisille, ideoida vaihtoehtoisia rahoitusmalleja sekä tutkia niiden soveltuvuus tunnelivaihtoehdon toteuttamiseksi. Lautakunnan mielestä on välttämätöntä, että talous- ja markkina-analyysin tulokset otetaan huomioon hankkeen jatkovalmistelussa ja vaihtoehdon valinnassa. Selvitys valmistuu kesällä 2001.

Esitetyissä ratkaisuissa ei ole enää mukana lautakunnan aiemmin ehdottamaa nk. Syvä tunnelivaihtoehtoa. Hankkeen ajoituksen on todettu kytkeytyvän läheisesti sekä länsimetron että Vuosaaren sataman aikatauluihin. Esitettyjä tunnelivaihtoehtoja ei voida toteuttaa ennen kuin satamarata on poistunut, mikä taas edellyttää satamatoimintojen

siirtämistä Vuosaareen. Nk. Telakkarata on liikenteellisesti mahdollista sijoittaa tunneliin, mutta siihen liittyvät rakennusaikaiset järjestelyt olisivat todennäköisesti monimutkaisia ja kalliita, koska liikenne telakalle tulee pystyä hoitamaan myös rakennusaikana.

Yleisten töiden lautakunta pitää arviointiselostusta nyt tutkittavana olleiden vaihtoehtojen osalta riittämättömänä. Lopulliset johtopäätökset hankkeesta kuten myös vaihtoehtovalinta voidaan kuitenkin tehdä vasta kun rakennusvirastossa parhaillaan laadittavana olevan talous- ja markkina-analyysin tulokset ovat käytettävissä. Mikäli hanke päätetään toteuttaa jonkin tunnelivaihtoehdon mukaisesti, tulee jatkosuunnittelussa selvittää nykyistä tarkemmin myös maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön sekä vaativiin pohjavesiolosuhteisiin liittyvät riski-, kustannus- yms. vaikutukset sekä menetelmät kielteisten vaikutusten torjumiseksi tai lieventämiseksi.

Helsingin kaupungin ympäristölautakunta katsoo, että keskustatunnelin monimutkainen suunnittelu- ja päätöksentekoprosessi ja siihen myöhäisessä vaiheessa mukaan otettu YVA-menettely ovat aiheuttaneet epätietoisuutta. Suunnittelu vietiin pitkälle ilman hankkeen ympäristövaikutusten selvittämistä ja arviointia. Ennen YVA-menettelyä hankkeesta päätettiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa ja kesken arviointimenettelyn sitä käsiteltiin myös kaupunginhallituksessa. Suunnittelu ja päätöksenteko perustuvat tällöin pääasiassa teknisiin ja taloudellisiin seikkoihin.

Keskustatunnelin ympäristövaikutusten arviointiin liittyy useita hyvin tehtyjä asiantuntijaselvityksiä. Kokonaisuutena arviointiprosessi ei kuitenkaan ole ollut YVA-lain tavoitteiden mukainen.

Arviointiselostuksen mukaan kaikki kolme tunnelivaihtoehtoa A, B ja C ovat ympäristön kannalta toteuttamiskelpoisia. Tunnelivaihtoehtoja on kuvattu asiallisesti ja selkeästi. 0- ja 0+ -vaihtoehtojen kuvauksiin sen sijaan on liitetty jo varsinaiseen arviointiin kuuluvaa osuutta. Muun muassa 0-vaihtoehdosta todetaan, että jalankulkijoiden ongelmat Simonkatu-Kaivokatu-Kaisaniemenkatu -jaksolla säilyvät ennallaan ja mahdollisuudet kävelykeskustan kehittämiseen rautatieaseman ympäristössä ovat vähäiset. Lisäksi 0+ -vaihtoehdon kuvauksessa esitetään mm. sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa esille tulleita seikkoja. 0+ -vaihtoehdon yhteydessä kerrotaan myös joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksista ja -keinoista. Tunnelivaihtoehtojen kuvauksista puuttuvat maininnat joukkoliikenteestä.

Selostuksessa tulisi kertoa selvemmin, mitkä kevyen liikenteen asemaa parantavat liikennejärjestelyt ja kävelykeskustan kehittäminen riippuvat keskustatunnelin toteuttamisesta ja mitkä olisivat mahdollisia toteuttaa muuten.

Sörnäisten rantatien lähialueiden suunnittelu asemakaavatasolla on vireillä samanaikaisesti keskustatunnelihankkeen kanssa. Alueelle on tulossa uusi rantapuisto ja Sörnäisten rantatien varren asuntorakentamista on tutkittu alustavasti. Arviointiselostuksessa ei kerrota tunnelisuunnitelman liittymisestä ja vaikutuksista Sörnäisten rantatien varren suunnitteluun.

Keskustatunnelin rakentamisella ei selvitysten perusteella voida katsoa olevan vaikutusta pääkaupunkiseudun tai Helsingin kokonaispäästöihin. Hiilimonoksidipitoisuudet ovat jo nykyisin pieniä, eikä tunnelivaihtoehdoilla keskenään ole eroa. Tunnelin rakentamista tai rakentamatta jättämistä ei selostuksen tai selvitysten tietojen perusteella voida perustella ilmanlaatuvaikutuksilla.

Selostuksessa todetaan, että liikenne vähenisi tunnelinjohdosta niemen katuverkossa 60%:lla katuosuuksilla ja 40%:lla katuosuuksista liikenne pysyisi ennallaan tai kasvaisi hieman. Selostuksesta voisi ilmetä havainnollisemmin, miten paljon eri katuosuuksille jää liikennettä.

Sosiaalisten vaikutusten arviointi nostaa esiin eri käyttäjäryhmien ja asukkaiden näkemyksiä elinympäristöön ja viihtyisyyteen vaikuttavista tekijöistä. Arviointiselostuksessa on hyvin kerrottu ryhmähaastattelussa esitetyt tieto- ja selvitystarpeet ja se kuinka ne otettiin arvioinnissa huomioon.

Arviointiselostuksesta puuttuu liikennepsykologisten tekijöiden käsittely. Jatkossa tulisi selvittää, miten tunneli vaikuttaisi ajoreitin valintaan.

Kaisaniemen puisto ja Kasvitieteellinen puutarha ovat tärkeitä keskustan viihtyisyydelle. Niiden säilyttämiseksi tarvitaan jatkossa tarkempia selvityksiä.

Arviointiselostuksessa on käsitelty seurannan tarvetta alustavasti. Jatkosuunnistelussa on laadittava alueelle seurantaohjelma, jossa on määritelty seurannan aikataulu ja vastuunjako.

Helsingin kaupungin joukkoliikennelautakunta esittää lausunnossaan, että turvallisen, terveellisen ja elinvoimaisen keskustan aikaansaamiseksi liikenneolosuhteiden kehittämisessä tulee olla etusijalla kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen. Mahdollisuudet ympäristötekijöiden parantamiseen lisääntyvät joukkoliikenteen osuuden kasvaessa keskustaan suuntautuvassa liikenteessä.

Joukkoliikenteen osuus ei ole kasvanut valtuuston vuonna 1991 asettamien tavoitteiden mukaisesti. Pysäköintitarjonta on lisääntynyt mm. Forumin ja Kluuvin laitosten laajentamisen ja Elielin laitoksen rakentamisen myötä. Samalla ei ole vastaavassa määrin vähennetty kadunvarsipaikkoja. Kaikissa tutkituissa vaihtoehtoissa pysäköintitarjontaa on lisätty. Pysäköinnin kokonaistarjonnan lisäämiseen keskustassa on suhtauduttava hyvin kriittisesti varsinkin kuin saman aikaisesti investoidaan merkittävästi liityntäpysäköintiin.

Myös tehdyt uudet liikennejärjestelyt ja joukkoliikenne-etuuksien heikentyminen ovat estäneet tavoitellun kehityksen toteutumista.

Metron käyttöönotosta lähtien ajorajoituksia Pitkälläsillalla on vähitellen poistettu. Liikenne sillalla on kasvanut noin 10000 ajoneuvolla vuorokaudessa (26500-36500) ja on edelleen kasvamassa. Pitkäsillan liikenteen kasvu on hidastanut ja tulee edelleen hidastamaan erityisesti raitioliikennettä, koska sille ei voida järjestää sillalla omia kaistoja.

Selvityksistä nousee selkeästi esiin se, ettei vaihtoehtojen 0+, A, B ja C välillä ole merkittäviä eroja ympäristövaikutusten suhteen. Kalliin ja vaikeasti rahoitettavan pitkän keskustatunnelin rakentamiselle ei siten ole riittäviä perusteita. Keskustatunnelin sijaan on syytä keskittyä edulliseen vaihtoehtoon 0+, jolla saavutetaan likimain samat keskustan viihtyisyyttä, turvallisuutta ja puhtautta lisäävät hyödyt kuin mitä keskustatunnelillakin saavutettaisiin. 0+ -vaihtoehto nostettiin varteenotettavana vaihtoehtona esiin erilliselvityksen monissa kohdissa. Sitä edelleen kehitettäessä Pitkäsillan osalta olisi syytä palata aiemmin voimassa olleisiin käyttörajoituksiin.

Keskustatunneli on hanke, jota markkinoidaan hyvänä joukko- ja kevyelle liikenteelle, mutta

ensisijaisesti se kuitenkin parantaisi henkilöautoliikennettä keskustan alueella, tarjoaisi yksityisautoilijoille erinomaiset mahdollisuudet saavuttaa keskustan keskeiset kohteet. Miksi joukkoliikennettä ja siten kestäväää kehitystä ajava kaupunki haluaisi niinkin massiivisesti kuin keskustatunnelilla tukea yksityisautoilua? Jos joukkoliikennettä halutaan kehittää, panostetaan nimenomaan joukkoliikenteen uusiin ratkaisuihin.

Joukkoliikennepainotteiseen liikennepolitiikkaan sopii huonosti uusien, keskustan autoliikennettä lisäävien pääväylien toteuttaminen. Ympäristövaikutusten arviointiselvitysten antaman analyysin perusteella on pääteltävissä, että jatkosuunnittelussa tulee keskittyä O+ -vaihtoehdon kehittämisen. Tavoitteena tulee olla mahdollisimman laajan kävelykeskustan luominen ja joukkoliikenteen tehostaminen mm. Pitkänsillan autoliikennettä rajoittamalla ja vähentämällä suunniteltua pysäköintitarjontaa.

Metron jatkaminen tulee asettaa hankkeena tunnelin toteuttamisen edelle. Tunneli voidaan pitää tilavarauksena, ja aloittaa aikanaan, jos nähdään tarpeelliseksi rakentaminen Kaivokadun mittaisella minimitunneliosuudella välillä Siltasaarenkatu-Mannerheimintie, johon siirrettäisiin Kaivokadun liikenne.

Helsingin kaupungin museo on tarkastellut keskustatunnelin arviointiselostusta rakennetun kulttuuriympäristön kannalta. Se on kiinnittänyt huomiota eri vaihtoehtojen vaikutukseen kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin rakennuksiin, kaupunkikuvaan ja historialliseen kaupunkirakenteeseen, kulttuuriperintöömme.

Keskustatunnelin arviointiselostuksessa tarkastelu on keskittynyt paljolti ilman laatuun, liikennemeluun, -turvallisuuteen ja tärinään. Arviointiselostuksesta puuttuu kokonaan historian perspektiivi kaupunkirakenteeseen. Keskustatunnelin rakentamisen vaikutuksista historialliseen kaupunkirakenteeseen ei ole laadittu erillistä selvitystä, vaan asia on käsitelty arviointiselostuksessa lähinnä kaupunkikuvan ja kaupunkirakenteen kannalta hyvin lyhyesti. Täten vaikutusalueen kaupunkikuvaa ei ole voitu analysoida kulttuuriperinnön keskeisten piirteiden kannalta.

Keskustatunnelin alueella on kulttuurihistoriallisesti arvokkaita valtakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviä kohteita: Lapinlahden sairaalaympäristö historiallisine puistoineen, Hietaniemen juutalainen hautausmaa, Marian sairaala-alue, Etu-Töölön asuinalue, Eduskuntatalo, Helsingin rautatieasema, Kaisaniemen puisto sekä Siltavuorenranta.

Keskustatunnelin vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön on tutkittu suppeasti. Lähinnä on selvitetty vain tunnelin vaatimat uudet maanpäälliset rakennelmat. Selvityksessä ei ole käsitelty keskustatunnelin laajempia vaikutuksia, kuten Lapinlahden historiallisen puiston osittaista tuhoutumista ja vaikutuksia Kaisaniemen puistoon. Keskustatunnelin myötä kaupunkikuvaan tulisi myös mottoritiemäisiä rampeja ja luiskia, jotka ovat vieraita Helsingin perinteiselle katuverkolle.

Tunnelin sijoittaminen C-vaihtoehdon mukaisesti Hietaniemen hautausmaan alle aiheuttaisi korkean poistoilmapiipun hautausmaan alueelle. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen Kaisaniemen puistoon on sijoitettu useita uloskäyntejä ja poistoilmapiippuja, jotka ovat ristiriidassa puiston suojelunäkökohtien kanssa.

Tunnelin suuaukko Unioninkadulla vastapäätä Kasvitieteellistä puutarhaa ja vuodelta 1869

olevan asuintalon (Unioninkatu 43) alapuolella olisi kaupunkikuvaa ja historiaa turmeleva. Keskustatunnelin suuaukon rakentaminen vaarantaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan, Museoviraston ja kaupunginmuseon suojeltavaksi esittämän rakennuksen säilymisen.

Tunnelin rakentaminen tulisi aiheuttamaan tärinää, joka voi vaurioittaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia. Mahdollinen pohjaveden alentuminen on kohtalokasta vanhojen rakennusten puupaalutuksille.

Kaupunginmuseo toteaa, että kaikissa tunnelivaihtoehdoissa A, B ja C historiallinen kaupunkirakenne ja kaupunkikuva on vakavasti uhattuna. Siksi kaupunginmuseo pitää parhaimpina ratkaisuuina 0 ja 0+ -vaihtoehtoja, joissa historialliseen kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan ei oleellisesti puututa.

Museovirasto esittää lausunnossaan, että arviointiselostuksessa esitetty näkemys hankkeen vaikutuksista kaupunkikuvaan ja kaupunkirakenteeseen on ollut esteettinen, ympäristötaiteen näkökulmaa ja ratkaisuja ei ole analysoitu historiallisen kaupunkirakenteen kannalta.

Museoviraston käsityksen mukaan kaikki kolme tunnelivaihtoehtoa A, B ja C ovat ongelmallisia kaupungin historialliselle kaupunkikuvalle ja -rakenteelle. Kaikki vaihtoehdot vaikuttavat Kaisaniemen puiston alueeseen ja vaihtoehto C lisäksi Lapinlahden ja Hietaniemen alueeseen. Se ei Museoviraston mielestä voi tulla kysymykseen Lapinlahden puistolle aiheuttamisensa suurien tuhojen vuoksi. Molemmat kohteet ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja ympäristöjä, joita koskee erilliset maankäyttö- ja rakennuslain 22§:n mukaiset valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteiden suojeluintressit. Näiden kohdalla tulisi erityisesti tutkia keskustatunnelin maanpäällisten rakenteiden sovittamista historiallisiin puistoihin ja rakennettuihin kokonaisuuksiin. Näistä tulisi myös esittää havainnekuvat.

Uudenmaan liitto esittää lausunnossaan, että vahvistetussa seutukaavassa on varauduttu keskustatunnelin toteuttamiseen lyhyemmällä tunnelilla Mannerheimintieltä Siltavuorenrantaan. Tunneliratkaisut eivät kuitenkaan ole seutukaavan vastaisia eivätkä vaikeuta seutukaavan toteuttamista eivätkä aiheuta tarvetta muuttaa seutukaavaa. Ottaen huomioon tunnelihankkeen pitkän suunnitteluhistorian ja jo aikaisemmin tehdyt selvitykset voidaan vaihtoehtojen määrää pitää riittävänä. Arviointiselostuksen mukaan tunnelivaihtoehtojen melu- ja päästöhaitat eivät juuri eroa toisistaan. Hankkeen melu-, tärinä-, ilmanlaatu- ja sosiaalisten vaikutusten arviointi on suoritettu laajasti ja perusteellisesti. Liikenteellisesti toimivin ja turvallisin tunnelivaihtoehto on Uudenmaan liiton mielestä vaihtoehto C.

Ympäristövaikutuksia on tarkasteltu riittävän laajalla alueella. Liikenteelliset vaikutukset ulottuvat kauas, mm. Länsiväylällä Espoon puolelle asti. Eri vaihtoehtojen vaikutukset ilmanlaatuun ja melutasoihin ovat paikallisempia. Sosiaalisia vaikutuksia ja vaikutuksia maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen on selvitetty lähinnä vain Helsingin kantakaupungin alueella, ryhmähaastatteluissa on kuitenkin kuultu asiantuntijoita ja myös kantakaupungin ulkopuolella asuvia. Kokonaisuudessaan arviointiselostus antaa riittävät edellytykset jatkosuunnittelulle ja kaavoitukselle.

VR-Yhtymä Oy esittää, että keskustatunneli parantaa Rautatieaseman ympäristön kehittämismahdollisuuksia. Alueen jalankulkuympäristön kehittämisessä on kuitenkin huomioitava aseman huolto, joka on jo aikaisemmassa kaavoituksessa ajateltu tapahtuvaksi ympäröiviltä jalkakäytäviltä. Aseman lyhytaikaista saatto- ja asiointipysäköintiä tulee

säilyttää myös maanpäällisenä ja aseman tulee olla hyvin saavutettavissa sekä itä- että länsipuolelta myös normaalin katuverkon kautta.

Keskustatunnelin linjaus etäännyy Kaisaniemen puiston puolella asemarakennuksesta. Lisäksi ratapihan alikäytävän itäinen ramppi sijaitsee keskustatunnelin ja lisärakennusosan välissä. 40 m²:n hormin sijoittaminen arkkitehtonisesti arvokkaan suojelurakennuksen yhteyteen tuottaa myös suuria vaikeuksia. Tästä syystä VR-Yhtymä Oy vaatii, että asemarakennuksen yhteyteen sijoittuvasta hormivaihtoehdosta luovutaan ja varaus tehdään ratapihan länsipuolelle tunnelilinjauksen päälle ulottuvaan kortteliin.

Rautatieaseman rakennus on perustettu puupaaluille, joiden tulee olla aina pohja- ja orsiveden peitossa. Pohjaveden tärkein täydentymissuunta on ratapihan ja Töölönlahden suunta. Rakennusratkaisuilla täytyy välttyä virtaus- ja täydentyminen varmistaa myös keskustatunnelin ohi. Pohja- ja orsivesien pinnat eivät saa laskea eikä laatu huonontua rakennusaikana eikä myöskään sen jälkeen. Kaavamääräyksillä on varmistettava asiantunteva pohjavesisuunnittelu, toimiva toteutus ja tehokas valvonta.

Ratapihan alittaminen on rakennustyönä hankala. Keskustatunnelin leveydestä johtuen apusiltojen käyttö saattaa olla vaikeaa. Junaliikenteen täytyy toimia täydessä laajuudessaan koko rakennustyön ajan, joten vaihtoehtoisia työtapoja ja ratkaisuja on tutkittava erityisesti siltä kannalta.

Satamarata on säilytettävä käytössä kunnes Vuosaaren satama on toteutettu ja telakan kuljetuskysymys ratkaistu.

Keskustatunnelin huolto- ja pysäköintiliittymien turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV toteaa lausunnossaan, että nopea ja välityskyvyltään suuri tunneli vetää läpikulkevaa liikennettä Helsingin keskustan läpi. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kannalta on edullista ohjata pitkämatkainen seudun läpi kulkeva ajoneuvoliikenne Kehä I:lle ja Kehä III:lle. Myös seudun sisäinen itä-länsisuuntainen liikenne tulee pyrkiä ohjaamaan kehäteille tai Hakamaentielle keskustan ja kantakaupungin läpiajon sijasta.

YTV esitti arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa, että vaikutusten arvioinnin yhteydessä tulee selvittää tunnelin vaikutukset Espoon metron matkustajamääriin. Tätä ei kuitenkaan ole tehty, mitä on pidettävä puutteena. Esteitä arvion tekemiseen ei olisi ollut. Selostuksessa todetaan virheellisesti, että YTV:n syksyn 2000 liikennetutkimuksesta saadaan lisätietoa vaikutuksista metron matkustajamääriin. Lisätietoja saadaan vasta 2002 kun uudet liikennemallit on tehty tutkimustulosten perusteella. Selvä on, että mitä sujuvampi ja mitä suurempi välityskyvyltään tunneli on sitä enemmän se veisi tulevaisuudessa matkustajia metrolta välillä Itä-Helsinki - Helsingin keskusta - Etelä-Espoo.

Pääkaupunkiseudun sisäinen bussi- ja raitiovaunuliikenne hyötyisi keskustatunnelista välillisesti ajoneuvoliikenteen vähentyessä tai poistuessa kokonaan ydinkeskustan eräiltä joukkoliikenteen käyttämillä katuosuuksilta. Keskustatunnelia ei voitane hyödyntää pääkaupunkiseudun sisäisessä bussiliikenteessä, koska se kulkisi samassa käytävässä metron kanssa ja olisi sen kanssa päällekkäistä.

Keskustan elinvoimaisuuden säilyttäminen on tärkeää. Henkilöautolla tulee päästä myös asioimaan keskustan liikkeisiin. Tunnelivaihtoehto A luo tarvittavat yhteydet pysäköintilaitoksiin tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

YTV pitää seudun liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamisen kannalta parhaana niitä vaihtoehtoja, jotka palvelevat pääosin keskustaan päättyviä ja sieltä alkavia tai keskustan sisäistä liikennettä ja joka ei houkuttele merkittävästi läpikulkevaa liikennettä.

Helsingin kaupunginosayhdistysten liitto ry HELKA esittää lausunnossaan, että arviointiselostuksen mukaan keskustatunneli on esitetty vahvistetussa seutukaavassa ja kaupunginvaltuuston hyväksymässä yleiskaavassa. Tilanne on kuitenkin kummankin kaavan valmistumisen jälkeen muuttunut niin, että näissä kaavoissa esitetty tunneliratkaisu ei voi olla ohjeena asemakaavaa laadittaessa eikä näissä kaavoissa esitetty tunneliratkaisu vastaa niitä ratkaisuja, jotka jo arviointiselostuksessa ovat olleet esillä. Tästä syystä asemakaavan laatimisen käynnistäminen on ennenaikaista tilanteessa, jossa vasta ollaan hahmottamassa keskustatunnelin asemaa ja puitteita yleispiirteisessä suunnittelussa ja koko kaupungin liikennejärjestelmässä. Vielä on selvittämättä kaikkien jo esillä olleiden vaihtoehtojen kustannusvaikutukset - rahoituksesta tai rahoitusvaihtoehdoista puhumattakaan.

Keskustatunnelin rakentamisen tavoitteet ovat puutteelliset ja suppea-alaiset. Pelkkä Kaivokadun tilanteen rauhoittaminen tarvitsee taustakseen laajemman selvityksen joukkoliikenteen kehittämisestä. Myös kantakaupungin jalankulun ja kevyen liikenteen sekä liikenneturvallisuuden kehittämisen tavoitteet puuttuvat.

HELKA pitää tärkeänä, että vireillä olevan Yleiskaava 2002 työn ja samoin hiljattain käynnistyneen YTV:n joukkoliikenne 2002 -selvityksen yhteydessä määritellään koko kaupungin ja kantakaupungin liikenteen kehittämisen tavoitteet sekä erityisesti tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet.

Mielipiteet

XXXXXXXXXXXXXXXXX ehdottaa syvätunnelin toteuttamista ja siihen liittyvän yhdystunnelin rakentamista. Muistuttaja pitää tärkeänä raideyhteyden säilyttämistä Länsisatamaan jo matkustajalauttaliikenteen tarpeisiin. Tunnelilinjaus tulisi sijoittaa erityisesti Töölönlahden-Kaisaniemen alueella pohjoisemmaksi, jolloin eritasoisille liikenneympyröille ja ajorampeille jäisi enemmän rakentamistilaa. Muistuttaja ehdottaa uusien pysäköintitilojen sijoittamista Karamzininkadun suuntaan Finlandiatalon kohdalle. Keskustatunnelin rakentaminen ei ole itsetarkoitus vaan se on liikenteellinen välttämättömyys osana Pasilan eteläpuoleista tunneliväylästä. Edelleen muistuttaja viittaa aiemmin vuonna 1998 ehdottamaansa ns. Länsirengaslinja -ajatukseen, joka linjautuu Espoon alueella Jokeri-radan mukaan ja yhtyy Helsingissä Rantarataan.

XXXXXXXXXXXXX vastustaa keskustatunnelin rakentamista ja erityisesti hautausmaan alaista tunnelia.

Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry esittää, että monikaistaiset mallit tulevat merkittävästi lisäämään yksityisautoilua kaksikerroksisesti ja siten lisäämään saastekuormitusta ja aiheuttavat yhä lisääntyvää yksityisautopainotteista katurakentamista tunneliin liittyvillä väylillä. Helsingin päättävät elimet ovat toistuvasti asettuneet tukemaan kestävän

kehityksen mukaista joukkoliikennepainotteista liikennepolitiikkaa. Tunnelihankkeella romutettaisiin nykyiset linjaukset ja houkuteltaisiin yhä lisääntyvään yksityisautoiluun Helsingin keskustaan. Länsimetron rakentamista on kiirehdittävä. Kiskoliikenne on kiistatta saasteettominta liikennepolitiikkaa. Kalliin keskustatunnelin rakentamispäätös saattaisi romuttaa koko Länsimetron. Yhdistys ihmettelee miten Kampin alaväylään satamaratakui- lussa saadaan sekä rata että ajoväylä. Yhdistys asettuu ehdottomasti 0+ -vaihtoehdon kannalle.

Kampin kaupunginosayhdistys ry kysyy, ovatko hankkeen tavoitteet keskenään ristiriitaisia eli tuleeko liikenteen sujuvuuden parantaminen ja "elinvoimaisen" keskustan luominen tosiasiaissa lisäämään liikennettä keskustan pintakatuverkossa. Kampissa liikenne muodostaa asumisviihtyvyyden kannalta keskeisimmän ongelman. Huomattava osa liikenteestä on läpiajoliikennettä. Yhdistys asettuu varauksellisesti tukemaan keskustatunnelin toteuttamista C-vaihtoehdon pohjalta. Oleellista on, että tunneli tulee todella vähentämään pintakatuverkossa tapahtuvaa liikennettä Kampin alueella. Autoilijat voivat kuitenkin vapaasti valita käyttävätkö he keskustatunnelia tai pysäköintilaitoksia. Edullisempi pysäköinti katujen varsilla tai yksisuuntaiset, hyvin vetävät ajoreitit maan pinnalla vetävät liikennettä pois tunnelista. Houkutusia tulee lisää kun keskustaan pääsee kätevästi myös omalla autolla ja pysäköintivaihtoehtoja riittää. Yhdistyksen mielestä keskustatunneli tarvitsee tuekseen muita liikennejärjestelyjä, joilla pintaverkossa tapahtuvaa autoilua voidaan vähentää, kuten ajonopeuden rajoittaminen sekä pysäköintihinnoittelu siten, että maanalaiset pysäköintilaitokset muodostaisivat houkuttelevamman vaihtoehdon. Yhdistys kysyy, tuleeko ilmanlaatu paikallisesti heikkenemään muualla tunnelin poistoilmaputkien läheisyydessä, erityisesti Kampissa, jossa poistoilmaputkea on kaavailtu asuintalojen keskelle.

Keskustatunnelista julkisuudessa käydyin keskustelun samoin kuin YVA-prosessin aikana on kovin vähän tuotu esille kansainvälisiä kokemuksia vastaavista jo toteutetuista hankkeista ja niiden vaikutuksista.

Kvaerner Masa-Yards Oy:n kannalta keskeisin asia keskustatunnelin suunnittelussa on se, että teollisuutta ja jatkossa mahdollisesti myös muita tarpeita palveleva rautatie voidaan sijoittaa kulkemaan osittain keskustatunnelissa. Rautatieyhteyden poistuminen merkitsisi erittäin suuren ja ympäristöä rasittavan raskaan liikenteen lisäyksen telakan lähialueelle ja sisääntuloreiteille. Raskaiden kuljetusten siirtäminen junakuljetuksesta autokuljetukseen on vastoin yleismaailmallista kehitystä sekä yleisesti omaksuttua kestävän kehityksen periaatetta.

XXXXXXXXX pitää tärkeänä turvallisuutta eli palo- ja liikennevahinkojen minimointia ja torjuntaa tunnelissa olevia rampeja ja liitäntöjä suunniteltaessa. Muistuttaja toivoo uusiin pysäköintilaitoksiin sujuvia liittymiä tunnelista ja lisää pysäköintitilaa. Hän pitää tunnelin hyötyjä ja hyöty/kustannussuhdetta autottoman alueen syntymiselle varsin pieninä.

XXXXXXXXXXXXX kiinnittää huomiota vaihtoehdossa C Malminkadun liikennemottiin, jossa Malminkadulta ei ole joustavaa ja sujuvaa yhteyttä minnekään. Lapinlahdenkadulta puuttuu yhteys Mechelininkadulle ja Töölöön. Tämä lisää ruuhkaa ja ilmansaasteita turhaan.

XXXXXXX esittää Helsingin keskustan liikenne- ja ratkaisun avaimiksi, että tehdään tunneli sähköjunille eikä autoille. Muiden pohjoismaiden pääkaupungeissa ja yleensäkin suurissa kaupungeissa on tunneliin viety rautatiet ja keskitetty pääosa seudun bussilinjoista

rautateiden liityntäasemille. Helsingissä on 16 metroaseman lisäksi 15 rautatieasemaa mutta ei yhtään yhteistä vaihtopaikkaa metron ja kaupunkiratojen välillä eivätkä raitiotiet edes sivua kunnolla muita rautatieasemia kuin Pasilaa. Pisaran muotoinen tunnelirata lähiliikennejunille Pasilasta ydinkeskustaan korvaisi aiemmin suunnitellun U-metron. Kaivokadun liikenneongelmat poistuisivat suurten matkustajamäärien siirtyessä suoraan Aleksanterinkadulle. Monet keskustan liikenneongelmista ja varsinkin Kaivokadun suuri onnettomuustiheys ovat seurausta VR:n lähiliikenteen laiturien sijainnista etäällä keskustan painopisteestä. Myös bussiterminaalien sijainti on tältä kannalta huono. Uusi autotunneli ei korjaa mitään näistä epäkohdista, mutta kaikkiin tulisi parannusta junatunnelin avulla.

Maan ystävät ry kiinnittää huomiota siihen, että arviointiselostuksesta on vastannut työryhmä, johon on kuulunut pelkästään kaupunkisuunnitteluviraston tunnelia suunnittelevia ja muita viranomaisia. Tunnelia ajavien viranomaisten voimakkaasti ohjaama YVA ei sisällä lainkaan ekologisesti kestävästä liikkumisvaihtoehtoa autoistavalle tunnelille. Sen ottaminen tunnelin vertailuvaihtoehdoksi vasta mahdollistaisi tarpeellisen tiedon hankkimisen tunnelin suhteellisista ympäristö- ja muista vaikutuksista. YVAa tehtiin pitkään ilman edes kestävästä kehityksen mukaisen tynkävaihtoehdon (nolla plus) sisällyttämistä siihen. YVAN peruspuute on se, ettei siinä ole todellista vaihtoehtoa keskustan autoistamiselle. Tässä vaihtoehdossa Keskustatunnelia ei rakennettaisi, vaan toteutettaisiin muut suunnitellut hankkeet ja toimet ja luotaisiin laaja, yksityisautoilulta suurimmaksi osaksi suljettu keskusta ilman autotunnelia. Espoon ja Helsingin välistä joukkoliikennettä kehitettäisiin nykyistä voimakkaammin. Pyörätieverkosto rakennettaisiin kattavaksi ja yhtenäiseksi. Sen keskeisin solmukohta olisi kävelykeskusta.

Pienenä askeleena yhdistyksen kannattamaan suuntaan esitetään aluksi nolla plus vaihtoehdon toteuttamista ilman siihen sisältyvää satamaratakuiluun rakennettavaa Kampin alaväylää ja täydennettynä joukkoliikenteen etuuskien palauttamisella Pitkällesillalle.

Tunnelin päästöistä aiotaan puhdistaa vain suurimmat hiukkaset. Nykytilanteeseen verrattuna tunneli lisääisi autovirtoja ja saastepäästöjä kantakaupungissa ja siirtäisi niitä siellä paikasta toiseen.

Kaikissa vaihtoehdoissa oletetaan länsimetro rakennetuksi. Todellisuudessa tunneli heikentää länsimetron ja muiden ekologisesti kestävien liikkumisvaihtoehtojen toteuttamismahdollisuuksia. On syytä pohtia, onko ihmisten liikkumistarpeiden ja ympäristön kanalta sopivaa maksaa keskustan autoilua vähentävän länsimetron lisäksi puolisoista miljardia markkaa keskustan autoilua lisäävästä autotunnelista.

Yhdistyksen mielestä keskustatunnelin ympäristövaikutusten arviointi (YVA) on suoritettava uudelleen. Arvioinnissa on oltava mukana ekologisesti kestävästä liikkumisvaihtoehto tunnelille. Arvioinnin suorittajien on oltava asemansa puolesta totuudenmukaiseen arviointiin kykeneviä. Esimerkiksi tunnelin mahdollinen rakennuttaja ei ole tällainen taho. YVA:n ohjausryhmässä on oltava myös ympäristö- ja asukasjärjestöjen edustajia ja tunnelille ekologisesti kestävästä liikkumisvaihtoehtoa ajavia henkilöitä. Yleisötilaisuuksissa, näyttelyissä ja tiedotuksissa on tuotava tasapuolisesti esiin myös tämä kestävä liikkumisvaihtoehto. Tunneliin ja sen vaihtoehtojen suunnitteluun liittyvä aineisto annettuine lausuntoineen on asetettava internetiin nähtäväksi. Tunnelista ja sen vaihtoehdoista on avattava keskustelufoorumi nettiin. Lausuntoja on pyydeltävä laajasti myös ympäristö- ja asukasjärjestöiltä. YVA:ssa on arvioitava eri vaihtoehtojen kaikki ympäristö-, sosiaaliset-

ja terveysvaikutukset. YVA:ssa käytetyt tutkimusmenetelmät ja liikennemäärien laskentaperusteet on kerrottava ymmärrettävästi. Myös kustannusarvioiden laskentaperusteet on kerrottava ymmärrettävästi. Laskelmiin on otettava mukaan kaikki kustannukset materiaalien koko elinkaaren osalta ja muun muassa tunnelin lisäämän autoilun kaikki ympäristö-, sosiaaliset- ja sairauskustannukset.

Kallio-seura ry toteaa lausunnossaan, että tilanne on arviointiselostuksessa todettujen vahvistetun seutukaavan ja valtuuston hyväksymän yleiskaavan valmistumisen jälkeen muuttunut niin, että kaavoissa esitetty tunneliratkaisu ei voi olla ohjeena asemakaavaa laadittaessa eikä kaavoissa esitetty tunneliratkaisu vastaa nyt esillä olleita ratkaisuja. Tästä syystä asemakaavan laatimisen käynnistäminen on ennenaikaista tilanteessa, jossa vasta yleispiirteisessä suunnittelussa ollaan hahmottelemassa keskustatunnelin asemaa ja puitteita koko kaupungin liikennejärjestelmässä. Seura pitää keskustatunnelin rakentamisen tavoitteita puutteellisina ja suppea-alaisina. Vain Kaivokadun tilanteen rauhoittamiseen tähtäävät tavoitteet tarvitsevat taustakseen laajemman selvityksen joukkoliikenteen kehittämisen mahdollisuuksista. Kantakaupungin jalankulun ja kevyen liikenteen sekä liikenneturvallisuuden kehittämisen tavoitteet puuttuvat. Huolestuttavia ovat myös tunnelin rakentamiseen tarvittavien investointien vaikutukset kaupungin muun katuverkon kunnossapitämiseen tarvittaviin investointeihin.

Seura pitää tärkeänä, että vireillä olevan Yleiskaava 2002 työn yhteydessä määritellään koko kaupungin ja kantakaupungin liikenteen kehittämisen tavoitteet sekä erityisesti tarvittavat toimet.

Helsingin kaupunkisuunnitteluseuran ja Töölö-seura ry:n antamassa perusteellisessa yhteismuistutuksessa esitetään, että keskustatunneli on niin laajamittainen ratkaisu, että sitä ei voida vakavasti suunnitella ilman, että samalla on olemassa selkeä kuva koko keskustan tulevasta liikenneverkosta. Toisaalta keskustan liikenneverkkoa ei voida suunnitella ilman, että on olemassa suunnitelma keskustan jalankulkuverkoston kehittämisestä. On saatava aikaan pitkän tähtäimen ohjelma yhtenäisen kävelyalueen muodostamiseksi keskustan tärkeimpien painopisteiden, kuten Rautatieasema, Linja-autoasema, matkustajasatamat ja Kauppatori, välille.

Tunneliratkaisu tulee houkuttelemaan Helsingin niemelle myös sinne kuulumatonta liikennettä esim. Helsinginkadun linjalta ja Kehä I:ltä. Pelkän Kaivokadun rauhoittaminen on liian vähäinen tunnelilla tavoiteltu parannus, kun Helsingin vaarallisin Mannerheimintien risteys jää miltei ennalleen eikä suunnitelma millään lailla edistä joukkoliikennettä, jonka kehittämisen pitäisi olla etusijalla.

Yleiskaavassa oleva tilavaraus keskustatunnelille on täysin riittämätön toimenpide näin suuren luokan projektin kohdalla. Tunneliprojekti vaatii periaatteessa koko Helsingin keskustan liikenneverkoston uudelleen arviointia, mikäli tunneliin tehdyn investoinnin tuottama hyöty halutaan käyttää hyväksi. Tämä on YVA-selvityksessä jäänyt oivaltamatta.

Liikennemuutosten selvittäminen on rajattu Kehä I:n sisäpuolelle ja Helsingin niemen katuverkkoon, sosiaalisten vaikutusten osalta on keskitytty kantakaupungin alueelle. Todellisia ympäristövaikutuksia ajatellen tarkastelualueen raja on aivan liian suppea. Yhteysviranomaisen lausunnossa arviointiohjelmasta ei ollut minkäänlaista mainintaa seudullisesta näkökulmasta, vaikka juuri Uudenmaan ympäristökeskuksen tulisi edustaa

seudullista näkökulmaa. Miten suhtautua keskustatunnelisuunnitelmaan, jossa seudullisen tason tarkastelu kokonaan puuttuu? Minkä arvoinen on yleiskaava, johon tämännäpäiset monivaikutteiset suurhankkeet piirretään vaihe kerrallaan sisään sellaisina kuin erillisten päätösten kuntarajoilla katkeileva ketju on niitä tuottanut?

Ennen tunnelipäätöstä on hankkeen tarkastelu integroitava seudulliseen kehityskuvaan ja siitä juontavaan yleiskaavaan. Samanaikaisesti on oltava käsillä seudullisen joukkoliikenteen visiot. Myös itä-länsiyhteyksien ratkaisu metropolialueella tarvitaan. Esimerkiksi ns. Pasilan väylä on otettava uuteen tarkasteluun. Tämän kaltaiset tarkastelut on YVA-selvityksessä täysin sivuutettu.

Kantakaupungin profiilin pitäminen hallinnassa ei tue ajatuksia henkilöautoliikenteen sujuvoittamisesta tai autoluoliin pääsyn helpottamisesta Helsingin ydinkeskustassa. YVA-selvityksen ajallinen tarkastelunäkökulma on aivan liian lyhyt ja keskustatunnelin seurausten tarkastelu aivan liian suppea.

Tunnelin rakentaminen Rautatiekatujen kuiluun ei ole järkevää. Jos jostakin syystä haluttaisiin noudattaa tätä linjausta, on mentävä syvemmälle maan alle. YVA-selvityksessä on sivuutettu sen tarkastelu, mitä mahdollisuuksia keskustatunnelin toteuttamisen seurauksena menetetään.

Rakennettiinpa keskustatunneli tai ei ja missä muodossa tahansa, on korkea aika ottaa maanalainen rakentaminen kantakaupungin järkipärisen suunnittelun piiriin. Käytännössä tämä merkitsee maanalaista "yleiskaavaa", joka kartoittaa ja sääntelee tulevia rakentamismahdollisuuksia eri tarkoituksiin. Maanalaisen rakentamisen yleiskaavatasoisen suunnittelun puuttuminen Helsingistä on YVA-selvityksessä jätetty huomiotta huolimatta siitä, miten tärkeästä puutteesta on kysymys.

Esillä olleiden A-, B- tai C-suunnitelmien mukaisena keskustatunnelia ei pidä rakentaa. Esitetyistä vaihtoehdoista jää jäljelle laajennettu 0+ vaihtoehto, jossa ajoneuvoliikenteen - ja ennen kaikkea joukkoliikenteen - vaihtoehtoja tutkitaan seudulliseksi laajennetulla tasolla. Seudullinen kehityskuva ja yleiskaavoitus on laadittava siten, että eri liikennemuotojen, työpaikkojen, asumisen ja yhtenäisten viheralueiden tuomat näkökohdat saatetaan toimivaan tasapainoon. Tunnelihankkeita on tarkasteltava tällaisen kokonaisuuden puitteissa, samoin kuin metro-, satama- ym. hankkeita.

Mitään sellaisia ratkaisuja ei pidä tehdä, jotka synnyttäisivät myöhemmissäkään vaiheissa pyrkimyksiä rakennustehokkuuden lisäämiseen Helsingin niemellä. Joukkoliikennettä myös Helsingin niemellä on kehitettävä.

XXXXXXXXXX tarkastelee arviointiselostusta lähinnä tunnelin itäpään vaikutusalueella. Jos tunnelisuunnittelua päätetään jatkaa, tulee tarkentaa ja laajentaa jo tehtyjä selvityksiä mm. päästöjen, liikennemäärien ajallisen jakautumisen, melun, pinta- ja pohjavesien ja rakennusten paalutuksen sekä rakentamisen aikaisten vaikutusten osalta. Tulee laatia suunnitelma Hakaniemen sillan liikennemäärien vähentämiseksi.

Mikäli päästöjen ja muiden haittojen eliminointiin ei löydetä ratkaisuja, rakennustyöhön ei tule myöntää lupaa. Arvioitavaa vaikutusaluetta on syytä laajentaa tunnelin itäpäässä Lintulahden alueelle. Sosiaalisia ja terveydellisiä vaikutuksia tulee arvioida tunnelin koko

vaikutusalueelta. Aiheutuvia asukasrakenteen muutoksia tarkastellaan erikseen hankkeen suunnittelun aikana (vuosia jatkuva epävarmuus), rakentamisen aikana (vuosia kestävät terveyshaitat, asumisviihtyvyyden lasku) ja tunnelin käytön aikana. Ensisijaisina tavoitteina tulisi olla asumisviihtyvyyden lisääminen ja kantakaupungin säilyminen asumiskelpoisena. Tavoitteiden toteuttamiskeinoina ovat autoistumisen vähentäminen ja liikennemäärien supistaminen.

Tunnelisuunnitelmaan tulee liittyä suunnitelmat liikennemäärien rajoittamisesta ja kevyen sekä julkisen liikenteen liikennejärjestelyistä. Tunnelirakentamisen hyödyksi ja perusteluksi ei riitä se, että Kaivokadun alueella jalankulkijoiden viihtyvyys paranee ja onnettomuudet vähenevät. Tunnelin kielteiset vaikutukset korostuvat tunnelin itäpäässä, jossa on paljon asukkaita ja asukasmäärää suunnitellaan myös lisäävän. Tunnelin rakentaminen kannattaa vain, jos maanpäällistä autoilua vähennetään vähintään vastaavasti, muuten hyödyt jäävät olemattomiksi suhteessa aiheutuviin kustannuksiin ja haittoihin. Rahat ja suunnitteluresurssit kannattaa käyttää muunlaiseen kehittämiseen.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry pitää hyvänä sitä, että arvio on tehty, sillä se on tuonut jonkin verran uutta tietoa ja osoittanut hankkeen laajat yhteydet. Hankkeen suhteutus Helsingin yleiseen kaupunkisuunnitteluun tai seudullisenkin liikennepolitiikan tavoitteisiin jää jäsentymättömäksi. Selostuksessa jää epäselväksi, mitä liikennejärjestelyjä keskustatunneliin liittyy sekä mitä jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä parantavia vaikutuksia niillä olisi. Samoin ei ilman tunnelia toteutettavien mahdollisia järjestelyjä ja niiden vaikutuksia esitetä kunnolla, kuten YVA-lain mukainen 0+ -vaihtoehto edellyttäisi.

Oleellinen puute arviointiselostuksessa on se, että esitettyjen liikenne-ennusteiden oletukset jäävät hämäräksi. Tunnelin mahdollinen käyttäjämäärä riippuu myös siitä, onko se mahdollisesti maksullinen ja missä maksupisteet sijaitsevat sekä miten laajalla alueella yksityisautoilua rajoitettaisiin. Toisaalta hyvät joukkoliikenne- tai kävely- ja pyöräilyolosuhteet vähentävät tarvetta yksityisautoiluun. Tästä on kysymys arvioitavaksi otetussa 0+ -vaihtoehdossa. Kuitenkaan tähän ei ole paneuduttu juuri ollenkaan. Toisin sanoen olisi esitetty suunnitelma joukkoliikenteen ja pyörätieverkon parantamisesta ja jalankulkualueen laajentamisesta ilman tunnelia kustannusarvioineen. Arviointiselostuksessa esitetty lausuma tällaisten järjestelyjen toteuttamisen mahdottomuudesta mitätöi 0+ -vaihtoehdon vakavan tarkastelun. Täten arviointiprosessi ei ole ollut YVA-lain tavoitteiden mukainen.

Kaisaniemen puisto ja Kasvitieteellinen puutarha ovat tärkeitä keskustan viihtyisyydelle ja paikalliselle luonnon ja kaupunkikuvan monimuotoisuudelle. Siltavuorenranta on kulttuurihistoriallisesti merkittävä paikka. Näiden kaikkien säilyttämiseksi tarvitaan jatkossa tarkempia selvityksiä.

Seudullisesti tärkeää on poikittaisen joukkoliikennepalvelun parantaminen. Varsinkin Länsimetron kanssa tunneli kilpailisi matkustajista. Rajatuilla resursseilla hankkeita joudutaan priorisoimaan. Tällaista kokonaisvaltaista tarkastelua arviointiselostuksessa ei ole esitetty.

XXXXXXXXXXXXX esittää mielipiteenään, että Helsingin kaupunki on tuhoamassa suunnitelmillaan Sörnäisten rantatien lähialueineen, mikäli Keskustatunnelisuunnitelma sallitaan toteutua. Suunnitelma lisää liikennettä räjähdysmäisesti Sörnäisten rantatiellä ja tällä tuhoaan Sörnäisten merenranta-alue lopullisesti käyttämällä se moottoritien

reunustaksi. Hakaniemen torin ympäristössä on Suomen saastunein ilmanlaatu. Keskustatunnelia ei tule liittää Sörnäisten rantatiehen eikä Sörnäisten rantatietä rakentaa monikaistaiseksi "moottoritieksi". Sörnäisten rantatie tulee suunnitella rantabulevardiksi vähentämällä kaistojen lukumäärää oleellisesti ja johtaa keskustatunneli tunnelina Itäväylään saakka.

Kruunuhaan Asukasyhdistys ry pitää ensiarvoisen tärkeänä, että YVA-menettelyn kohteena olevien keskustatunnelin vaihtoehtojen rinnalla on tutkittava 0+ -vaihtoehto, lähtökohtana kantakaupungin liikenneverkon kehittäminen ilman kyseisiä tunnelivaihtoehtoja, joilla ei ole merkittäviä eroja ympäristövaikutuksissa. Arvioinnissa ei ole riittävästi tutkittu tunnelivaihtoehtojen paikallisia haitallisia vaikutuksia kaupunkikuvaan, päästöihin, meluun ja liikenneturvallisuuteen.

Kruunuhakaan esitetyt tunneliliittymät Siltavuorenrannassa tai Unioninkadulla aiheuttaisivat merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia olemassa olevalle arvokkaalle asuinympäristölle. Siltavuoren liittymä toisi liikenteen melun, päästöt ja mahdolliset ruuhkat Kirjanpuistikon ja sen varren asuintalojen haitaksi ja estäisi Siltavuorenrannan kehittämisen yhtenäisenä rauhallisena rantaviheralueena ja ulkoilureittinä. Unioninkadun tunneliliittymä puolestaan sijoittuisi aivan nykyisen asuinkerrostalon kylkeen ja uhkasi Unioninkatu 43:n tontilla sijaitsevan kulttuurihistoriallisesti arvokkaan piharakennuksen säilyttämistä.

Asukasyhdistys pitää välttämättömänä, että edellä mainittujen vaihtoehtojen sijaan tulisi tutkia tunneliliittymän sijoittamista Kaisaniemenkadun liikenneympyrän tai Yrjö Koskisenkadun kohdalle Varsapuistikon reunaan. Kruunuhakalaisten näkökulmasta koko tunneliliittymä Kruunuhakaan on tarpeeton.

Jos tunneli toteutetaan, se luo vain lisäkapasiteettia henkilöautoliikenteen sujumiselle ja siten edistää autoistumista joukkoliikenteen kustannuksella. Tätä mahdollista vaikutusta ei ole riittävästi selvitetty arvioinnissa, vaan on pelkästään oletettu, että maanpäällistä henkilöautoliikennettä poistuu saman verran kuin tunnelia tulisi käyttämään. YVA-selostuksessa esitellyt tunnelivaihtoehdot eivät ole nykyistä katuverkkoa korvaavia väyliä, jotka vapauttaisivat tilaa nykyisestä katuverkosta kevyelle ja joukkoliikenteelle sekä lisääisivät oleellisesti kävelyalueita, mutta toisaalta vähentäisivät henkilöautoliikenteen ympäristöhaittoja.

Asukasyhdistys korostaa, että keskustatunnelin YVA-selostuksessa ei ole arvioitu lainkaan tunnelivaihtoehtojen haitallisia ympäristövaikutuksia Helsingin keskustan asuinalueilla eikä yhdessäkään tunnelivaihtoehdossa ole sitouduttu kaupunkiympäristön parantamiseen kuin liikekeskustassa. YVA-selostuksessa esiteltyjen tunneliliittymien toteuttaminen Kruunuhaassa lisää läpiajoliikenteen ympäristöhaittoja ja turmelee vanhan historiallisen kaupunkiympäristön.

Merihaka-Seura ry vastustaa keskustatunnelisuunnittelussa esitettyjä vaihtoehtoja A, B ja C. Kaikissa vaihtoehdoissa on vikana se, että tunnelin itäinen suuaukko on Sörnäisten rantatiellä Merihaan kohdalla. Vaihtoehdot vain heikentävät tilannetta Merihaassa. Saasteet pöly ja melu lisääntyvät Merihaan ympäristössä.

Pro Lapinlahti -kansalaisjärjestön päämääränä on sairaalatoiminnan jatkumisen turvaaminen Lapinlahden sairaalassa. Järjestön mielestä jo tunnelivaihtoehtojen A ja B edellyttämien "isohkon ja näkyvän" ajorampin rakentaminen Porkkalankadulle hautausmaan

ja Nokian toimistokortteleiden väliin, aivan kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kaupunkiympäristön viereen, osoittaa kyvyttömyyttä hallita kaupunkiympäristöön rakennettujen ja rakentuneiden arvojen suojelu.

Pro Lapinlahti vastustaa vaihtoehto C:tä, joka vaikeuttaa sairaalassa annettavan hoidon toteutumista tuoden mukanaan häiriötekijöitä, kuten melua ja ympäristösaasteita puistoon, joka on ainutlaatuinen sekä kasvustoltaan että historialtaan. C-vaihtoehdon suunnitelmaan liittyy poistoilmapiipun ja uloskäytävän rakentaminen Lapinlahden puistoon maanpinnalle kohdassa, jossa kasvaa tallesta kestävämpiä, harvinaisia sammaleita ja maksaruohoja. Helsingin kaupungin rakennusviraston viherosaston selvityksen mukaan juuri nämä kallioalueet tulisi rauhoittaa liikkumiselta.

Lapinlahden sairaalan rakennukset on suojeltu valtakunnallisesti merkittävänä rakennus-suojelulaillla. Suojeltujen rakennusten ympärille kuuluu olennaisesti suojavyöhyke, joka antaa rakennuksille niille kuuluvan kontekstin. Alue kuuluu myös Museoviraston luetteloimiin valtakunnallisesti arvokkaisiin ympäristöihin rakennushistorian merkkiteoksena. Kohteen arvokkaiksi elementeiksi mainitaan myös puisto. Puisto on enää kolmannes alkuperäisestä, eikä sen enempää nakertelua voida sallia. Lapinlahden ja Hietaniemen muodostama maisemakokonaisuus kuuluu myös valtakunnalliseen kulttuuriympäristöohjelmaan, joiden kohdalla edellytetään kuntatasolla olemassa olevien arvojen erityistä huomioonottamista maankäytön suunnittelussa ja muussa ympäristöön vaikuttavassa päätöksenteossa.

Lapinlahden sairaalapuistolla on myös kiistämätön kulttuurihistoriallinen arvo, jonka säilyttämiseen tuleville sukupolville ollaan luomassa nyt toisaalta edellytyksiä, joiden mitätöiminen toisaalta keskustatunnelihankkeella tuntuu käsittämättömältä kaupunkisuunnittelulta. Näillä perusteilla Pro Lapinlahti ilmoittaa kannattavansa vaihtoehto O+ :n jatkotyöskentelyä.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Uudenmaan ympäristökeskus ottaa lausunnossaan kantaa ainoastaan vaihtoehtojen arvioinnin riittävyyteen hankkeen jatkokäsittelyn ja päätöksenteon kannalta, ei vaihtoehtojen keskinäiseen paremmuuteen tai suositeltavaan vaihtoehtoon. YVA-menettely on tehty hankkeen suunnitteluun liittyen siten, että arvioinnin tulokset ovat käytettävissä hankkeen jatkosuunnittelussa ja hanketta koskevassa päätöksenteossa.

Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, että Helsingin keskustatunnelin ympäristövaikutusten arviointimenettely on tuonut hankkeen suunnitteluun merkittävästi lisätietoa ja tarjonnut laajoille intressipiireille ja asianosaisille mahdollisuuden tiedonsaantiin hankkeesta ja sen toteuttamisvaihtoehdoista ennen kun hanketta koskevia sitovia päätöksiä on tehty. Prosessi ja siihen liittynyt tiedonvälitys ja julkinen keskustelu on siten hyvin toteuttanut YVA-lain tavoitteita. Muiden osapuolten tiedot ja näkemykset on koottu tähän yhteysviranomaisen lausuntoon käytettäväksi hanketta koskevassa päätöksenteossa.

Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, että arviointiselostus täyttää YVA-lain ja -asetuksen vaatimukset. Uudenmaan ympäristökeskus kiinnittää huomiota arviointiselostuksen puutteisiin, jotka voidaan ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa ja hanketta koskevassa päätöksenteossa.

Arviointimenettely ja arviointiselostus

Arviointiselostuksessa on otettu huomioon yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antamassa lausunnossa esitetyt seikat. Tarkasteltavien vaihtoehtojen määrä on lisääntynyt arviointiselostuksen laatimisvaiheessa kahdella vaihtoehdolla. Nämä ovat yhteysviranomaisen esittämä O+ -vaihtoehto ja hankkeesta vastaavan lisäämä C- vaihtoehto, joita on tarkasteltu arviointiselostuksessa yhdenmukaisesti muiden vaihtoehtojen kanssa. O+ -vaihtoehtoon sisältyvistä toimista ei ole kuitenkaan esitetty suunnitelmia samalla tarkkuudella kuin tunnelivaihtoehdoissa.

Arviointiselostuksessa on esitetty suppeasti olemassaolevia lähtökohtia ja sitä taustaa, joka aiheuttaa ne ongelmat, joita keskustatunnelilla on tarkoitus ratkaista. Puuttuvia lähtökohtia ovat muun muassa kuvaus valitusta joukkoliikennejärjestelmästä ja selvitys kävelykeskustan alueen kehittämisestä. Hankkeen perusteena olevien tavoitteiden asettelu olisi tullut esittää selkeämmin ja näiden tavoitteiden toteutumista verrata kaikissa vaihtoehdoissa.

Varsinainen arviointiselostusraportti on helppolukuinen ja selkeä, mutta paikoin liian yleispiirteinen arviotujen vaikutusten selkeän vertailun kannalta. Yhteysviranomaisella on ollut arviointiselostuksen lisäksi käytössä melua, päästöjä, tärinää ja sosiaalisia vaikutuksia koskevat erillisselvitykset, jotka on toimitettu myös lausunnonantajille ja nähtävilläolopaikoihin.

Tarkastelua olisi edesauttanut, jos lausunnonantajilla olisi ollut käytettävissä hankkeen tekniset piirustukset, esimerkiksi tunnelin pituusleikkaus, näkymät tunnelin sisältä, ajorampeista, liittymistä jne. Tekniset tiedot on esitetty hankkeen rakenneteknisessä yleissuunnitelmassa ja muissa teknisissä suunnitteluasiakirjoissa.

Kansalaisten tiedonsaannin kannalta on ollut myönteistä, että hanketta, sen vaihtoehtoja ja tehtyä arviointiselostusta on esitelty Internetissä Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kotisivuilla yleisötilaisuudesta alkaen. Valitettavana on pidettävä toisaalta arviointiselostuksen ruotsinkielisen tiivistelmän valmistumista vasta yleisötilaisuuden jälkeen.

Maankäyttö ja kaavoitus

Helsingin keskusta liikenneverkkoineen on pääkaupunkiseudun aluerakenteen ydinosa sekä toiminnallisesti että rakenteellisesti. Helsingin alueella voimassa oleva seutukaava, Helsingin kaupungin hyväksymä oikeusvaikutukseton yleiskaava 1992 sekä Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmä 2020 (PLJ) ovat kokonaisvaltaisia suunnitelmia, joiden antamaa taustaa vasten keskustatunnelin rakentamista on tarkasteltu. Arviointiselostuksen mukaan uuteen yleiskaavaan 2002 tunneli tuodaan siinä muodossa kuin se silloisessa suunnittelutilanteessa on.

Hankkeen kaupunkirakenteelliset vaikutukset ulottuvat Helsingin niemeä laajemmalle alueelle. Maankäyttöliisten suunnitelmien rinnalle tarvitaan skenaariot kaupungin erilaisista kehittämismahdollisuuksista ja toimintaympäristön muutoksista. Keskustatunnelin rakentamisen tai rakentamatta jättämisen vaikutukset kaupan rakenteeseen, satamiin, satamarataan, metroon, Kampin kehittämiseen, Sömäisten rannan rakentamiseen jne. olisi hyvä tutkia uuden yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Satamarata on arviointiselostuksessa mukana vain tunnelivaihtoehdoissa.

Kaupunkikuva ja kulttuuriperintö

YVA-menettely ja arviointiselostuksesta saadut lausunnot ovat tuoneet esille useita kaupunkikuvaan, kulttuuriympäristöön ja maanalaiseen maailmaan liittyviä näkökohtia.

Koko pääkaupunkiseutu hahmotetaan ydinkeskustan kautta ja alueen suuret aukiot ovat niitä paikkoja, joiden kautta pääkaupunkiseudun olemus avautuu. Helsingille erityinen piirre on lisäksi se, että rakenteen reuna-alueilla olevien kaupunkikuvallisten porttien rinnalla saapumisen portteja ovat myös keskellä kaupunkia sijaitsevat rautatieasema, linja-autoasema ja Eteläsatama. Koska tunneli tuo muutoksen kaupungin ydinalueelle, se saattaa vaikuttaa keskustan kokemiseen ja jäsentämiseen.

Kaupunkikuvallisia seikkoja on selvitetty vain muutamien maanpäällisten rakenteiden ja suuaukkojen kohdalla. Kaupunkikuvallinen tarkastelu on tarpeen tunnelialueiden suuaukkojen ja rakenteiden lisäksi myös sillä alueella, jolta tunneliin siirtyvä liikenne poistuu eli rautatieaseman-Kaivokadun-Keskuskadun alueilla. Arviointiselostuksesta puuttuvat havainnekuvat ainakin kahdesta merkittävästi kaupunkikuvassa näkyvästä kohteesta, jotka ovat Unioninkadun ja Siltasaarenrannan ulostuloaukot.

Keskustatunneli jakaa keskustan nykyistä selvemmin kahteen kerrokseen, maanpäälliseen ja maanalaiseen maailmaan ja muuttaa kaupunkikuvaa. Yleiskaavatyön yhteydessä voisi tarkastelua laajentaa selvittämällä, miten jatkossa olisi mahdollista liittää muitakin maanalaisia tiloja tunnelin yhteyteen.

Vaikutukset kulttuuriperintöön, kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin rakennuksiin, puistoihin sekä historialliseen kaupunkirakenteeseen on tutkittu pintapuolisesti. Jatkosuunnittelussa on vaikutukset selvitettävä tarkoin ja rampit yms. sopeutettava kaupunkimiljööseen huolella.

Liikenteelliset kysymykset

Uudenmaan ympäristökeskus pitää keskusta-alueen käyttäjien, asukkaiden ja ympäristön viihtyvyyden kannalta hyvänä sitä, että ydinkeskusta-alueen liikenneolosuhteita rauhoitetaan ja autoilua alueella vähennetään.

Useissa lausunnoissa ja muistutuksissa on toivottu laajempaa liikenteellistä tarkastelua. Laajempia tarkasteluja on tehty vahvistetun seutukaavan ja Helsingin yleiskaavan sekä YTV:n liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön yhteydessä. Lisäksi keskustatunnelia on tutkittu keskustan liikennesuunnitelman yhteydessä. Näiden selvitysten tuloksiin ei arviointiselostuksessa tunnelin osalta kuitenkaan ole viitattu. Keskustatunneli on niin merkittävä hanke, että Helsingin yleiskaavatyön yhteydessä sitä on mahdollisuus tarkastella myös osana laajempaa kokonaisuutta ja samalla tutkia kantakaupungin liikenteen kehittämistä pitkällä aikavälillä.

Hankkeen arvioinnin epävarmuustekijät on esitetty varsin kevyesti. Tunnelivaihtoehtojen riskianalyysi on vaatimaton. Selostuksesta ei käy ilmi esimerkiksi poikkeustilanteiden esiintymistodennäköisyys, vaikutukset tunnelin käyttäjien turvallisuuteen ja arviot näiden tilanteiden vaikutuksista muuhun katuverkkoon. Hankkeen arvioinnin epävarmuustekijöinä olisi pitänyt tarkastella myös toteutumiseltaan tai toteutusajankohdaltaan epävarmoja liikennehankkeita, kuten Pasilanväylä/Hakamäentien parantaminen, Länsimetro ja

Vuosaaren satama.

Arviointiselostuksessa esitetyt menetelmäkuvaukset ovat ylimalkaisia. Erillisselvityksissä menetelmiä on kuvattu perusteellisemmin. Selostuksen liitteenä 2 oleva liikenne-ennusteen menetelmäkuvaus ei ole ymmärrettävä. Puutteena on myös se, ettei ennusteen lähtökohdissa ole esitetty nykyisiä asukas-, työpaikka- eikä autotiheysarvoja.

Selostuksesta puuttuu arvio vaihtoehtojen toimivuusvaikutusten merkittävydestä liikenteeseen muulla katuverkolla. Vaikutukset huolto- ja saattoliikenteeseen on tarkasteltu varsin suppeasti. Arviointiselostuksessa ei ole otettu kantaa hankkeen vaikutuksiin kulkutapajakaumaan ja joukkoliikenteen houkuttelevuuteen.

Melu ja päästöt

Uudenmaan ympäristökeskus pitää arviointiselostusta riittävänä melun sekä liikenteestä ilmaan aiheutuvien päästöjen vaikutusten arvioinnin osalta.

Viihtyvyys ja sosiaaliset vaikutukset

Erityistä kiitosta ansaitsee menetelmä, jossa käytettiin haastatteluja 0+ -vaihtoehdon rakentamiseen.

Pohjavesikysymykset

Arviointiselostuksessa ei ole kovin syvällisesti selvitetty maanalaista ympäristöä, kuten kallioperää, maaperää ja pohjavettä sekä pilaantuneita maita. Selostuksesta ilmenee kuitenkin, että ongelmakohdat ovat tiedossa ja että rakentaminen vaatii korkeatasoista jatkosuunnittelua ja parhaita tekniikoita, jotta kallioperään ja pohjaveteen liittyvät ongelmat voidaan ratkaista. Kaupungilla on käytössään hyvät tiedot erityisesti keskustan alueen kallioperästä ja pohjavedestä, mutta selostuksesta tämä seikka ei ilmene. Pohjaveden alentumisen lisäksi rakentaminen voi muuttaa pohjaveden virtausolosuhteita ja aiheuttaa pilaantuneen pohjaveden kulkeutumista rakenteisiin.

Yhteysviranomaisen lausunnosta tiedottaminen

Uudenmaan ympäristökeskus lähettää yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi kaikille arviointiselostuksesta lausunnon antaneille ja sellaisille mielipiteen esittäjille, joiden osoite on tiedossa. Kopiot arviointiohjelmasta saaduista lausunnoista ja mielipiteistä sekä yleisötilaisuudesta laadittu muistio lähetetään hankkeesta vastaavalle.

Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ympäristökeskuksessa. Yhteysviranomaisen lausunto asetetaan lisäksi arviointimenettelyn päätyttyä nähtäville seuraaviin paikkoihin:

- Helsingin kaupunki, kaupungin kanslia, Pohjoisesplanadi 11 - 13
- Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, kaavoitusosasto, Kansakoulukatu 3
- Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto, Aleksanterinkatu 26
- Helsinki-tiedotus, Jugendsali, Pohjoisesplanadi 19
- Helsingin ympäristökeskus, Helsinginkatu 24

- Helsingin kaupunki, rakennusvirasto, tiedotus, Kasarminkatu 21
- Pääkirjasto, Itä-Pasila, Rautatieläisenkatu 8
- Rikhardinkadun kirjasto, Rikhardinkatu 3
- Töölön kirjasto, Topeliuksenkatu 6
- Kallion kirjasto, Viides linja 11
- Punavuoren kirjasto, Bulevardi 42
- Lauttasaaren kirjasto, Pajalahdentie 10 a

Lausunto on nähtävissä myös internet-osoitteessa
<http://www.vyh.fi/poltavo/yva/arkisto/uyk/index.htm>

Ympäristökeskuksen johtaja

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Leena Saviranta

Apulaisjohtaja

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Rolf Nyström

- LIITTEET: 1 Lausunnon antajat ja mielipiteen esittäjät
 2 Yleisötilaisuuden 14.3.2001 muistio (Helsingin ksv/ Elina Wiberg)

TIEDOKSI Ympäristöministeriö, Suomen ympäristökeskus (lausunto + 2 kpl arviointiohjelmia), Espoon kaupunki, Etelä-Suomen lääninhallitus, Helsingin kaupunginosayhdistysten liitto HELKARY, Helsingin kaupunki/Pelastuslaitos, Helsingin kaupunki/Rakennuslautakunta, Helsingin kaupunki/Tekninen lautakunta, Helsingin kaupunki/Yleisten töiden lautakunta, Helsingin kaupunki/Ympäristölautakunta, Helsingin kaupunki/Joukkoliikennelautakunta, Helsingin kaupunginmuseo, Kvaerner Masa-Yards Oy, Museovirasto, Uudenmaan liitto, VR-yhtymä Oy, YTV, Mielipiteen esittäjät

HAI,HAN,HH,MH,MJK,TL,RN,JP /mjk

Lausunnon antajat ja mielipiteen esittäjät

LAUSUNNOT

Espoon kaupunki
 Etelä-Suomen lääninhallitus
 Helsingin kaupunginosayhdistysten liitto ry
 Helsingin kaupunki, Pelastuslaitos
 Helsingin kaupunki, Rakennuslautakunta
 Helsingin kaupunki, Tekninen lautakunta
 Helsingin kaupunki, Yleisten töiden lautakunta
 Helsingin kaupunki, Ympäristölautakunta
 Helsingin kaupunki, Joukkoliikennelautakunta
 Kaupungin museo
 Museovirasto
 Uudenmaan liitto
 VR-Yhtymä Oy
 YTV

MIELIPITEET

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry
 Kampin kaupunginosayhdistys ry

Kvaerner Masa-Yards Oy

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Maan ystävät ry

Kallio-seura ry

Helsingin kaupunkisuunnitteluseura ja Töölo-seura ry

XXXXXXXXXXXX

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry

XXXXXXXXXXXX

Kruunuhaan Asukasyhdistys ry

Merihaka-Seura ry

Pro Lapinlahti