

Kuigi / JSA

Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto
PL 2100
00099 Helsingin kaupunki

9. 04. 2009
KAUPUNKISUUNNITTELU-
LAUTAKUNTAVIRASTO
Dnro 2008-978/532 K266
Riitta Jalkanen

Viite / Hänvisning
Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tapauskohtainen sovelta-
minen: Laajasalon raidevaihtoehdot

Asia / Ärende
ASIANOSAISEN KUULEMINEN

Kns dnro 2008-1648/641
Stn dnr
Saap./Anl. 24-04-2009
K10

Uudenmaan ympäristökeskus on 6.2.2009 ottanut omasta aloitteestaan har-
kittavakseen Laajasalon raidevaihtoehdojen ympäristövaikutusten arvioin-
timenettelyn tarpeen. Hankkeella voi olla sellaisia yhteisvaikutuksia, jotka
saattavat edellyttää ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain
(468/1994) mukaista tapauskohtaista ympäristövaikutusten arviointimenet-
telyä.

YVA-lain 6 §:n 1.9.2006 voimaan tulleen muutoksen mukaan alueellinen
ympäristökeskus tekee asiassa päätöksen. Päätös tulee tehdä viipymättä,
kuitenkin viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun ympäristökeskus on
saanut riittävät tiedot. Ennen päätöstä on arviointimenettelyn tarpeesta käy-
tävä riittävät neuvottelut asianomaisten viranomaisten kesken ja hankkeesta
vastaavalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

YVA-menettelyn tarpeesta ovat antaneet lausuntonsa Helsingin kaupun-
ginmuseo, Helsingin Satama, Helsingin kaupungin ympäristökeskus, Me-
renkulkulaitos, Museovirasto ja Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
YTV.

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirastolle varataan näin tilaisuus
tulla kuulluksi asiassa. **Asiassa pyydetään toimittamaan kirjallinen lau-
sunto Uudenmaan ympäristökeskukseen viimeistään 8.5.2009.**

Asiaa Uudenmaan ympäristökeskuksessa hoitaa Sirpa Torkkeli puh.
020 610 101.

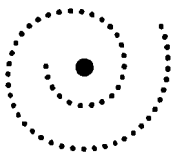
XXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXX

Suunnittelija

Viliina Evokari

LIITTEET: 24.11.2008 järjestetyn viranomaisneuvottelun 6.2.2009 päivätty muistio
Helsingin kaupunginmuseon lausunto 24.3.2009
Helsingin Sataman lausunto 26.3.2009
Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen lausunto 27.3.2009
Merenkulkulaitoksen lausunto 20.3.2009
Museoviraston lausunto 24.3.2009
Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV:n lausunto 27.3.2009

ADD



LAAJASALON RAIDEVAIHTOEHTOJEN YVA-TARVE

Aika: 24.11.2008

Paikka, Uudenmaan ympäristökeskus, kokoushuone Vuokko

Läsnä:

Lasse Rekola
Jukka Pesonen
Tanja Sippola-Alho
Sari Saresto
Pirkko Pulkkinen
Eeva Pitkänen
Jari Tirkkonen
Markku Granholm
Anneli Lahti
Olli Pekka Poutanen
Riitta Venesmaa
Eija Kivilaakso
Brita Dahlqvist-Solin
Päivi Blinnikka
Kaisa Mäkelä
Viliina Evokari

Uudenmaan liitto
YTV
Hallintokeskus
Kaupunginmuseo
Helsingin ympäristökeskus
Helsingin ympäristökeskus
Talous- ja suunnittelukeskus
HKL
Kaupunkisuunnitteluvirasto
Kaupunkisuunnitteluvirasto
Kaupunkisuunnitteluvirasto
kaupunkisuunnitteluvirasto
Uudenmaan ympäristökeskus
Uudenmaan ympäristökeskus, puheenjohtaja
Uudenmaan ympäristökeskus
Uudenmaan ympäristökeskus, sihteeri

1. Kokouksen avaus

Päivi Blinnikka avasi kokouksen kello 9.15. Sovittiin, että Päivi Blinnikka toimii puheenjohtajana ja Viliina Evokari laatii muistion. Esityslistaan lisättiin kohta 4. Puheenvuorokierros. Käytiin esittelykierros.

2. Hankkeen yleisesittely ja tilannekatsaus

Jari Tirkkonen esitteli Kruunuvuorenselän siltahanketta. Öljysäiliöt poistetaan Laajasalon rannasta 2010 ja niiden tilalle rakennetaan asutusta. Laajasalon joukkoliikennematkaisu on tutkittu jo pitkään. Vaihtoehtoja ovat olleet tunneli, silta sekä lautta. Siltahankkeen liikenne-, maisema- ja luontovaikutuksia on selvitetty ja suunnitteluprosessi on ollut julkinen. Kaupunkisuunnitteluvirasto ja joukkoliikennelautakunta käsitteli siltahanketta kesäkuussa. Kaupunginhallitus päätti tehdä esityksen kaupunginvaltuustolle, jossa hyväksyttiin hankkeen eteenpäin vieminen. Metrovaihtoehtoa ei aiota toteuttaa. Raitiotielinja kulkee Tervasaaren, Sompasaaren ja Korkeasaaren kautta Laajasaloon. Vaihtoehtoja ovat palkkisilta, vinoköysisilta sekä sillan toteuttamatta jättäminen. Sillan suunnittelusta järjestetään kansainvälinen suunnittelukilpailu. Hankkeella on merkittävät maisemavaikutukset. Sillan tulisi olla valmis ennen asutusta. Mahdolliset valitukset voivat viivästyttää aikataulua. Uudenmaan ympäristökeskuksen tulisi antaa kantansa YVA:n tarpeellisuudesta kirjallisesti. Hankkeesta tehdyt selvitykset kootaan ja tarpeen vaatiessa laaditaan lisäselvityksiä.

Sippola-Alho tarkensi, että kaupunginhallitus on hyväksynyt siltavaihtoehdon jatkovalmistelun pohjaksi. Ensimmäinen tarkoitus on tehdä hankesuunnitelmat ja laatia tarvittavat kaavat. Vuorovaikutus alkaa kaavavaiheessa, jolloin hankkeesta saattaa tulla valituksia. Saadaanko kaavoituksessa ympäristövaikutukset selville vai tarvitaanko erillinen YVA-menettely? Jos YVA-lakia tulkitaan siten, että hankkeen vaatii YVA-menettelyn, niin silloin YVA laaditaan. Keväällä järjestettävän kansainvälisen suunnittelukilpailun tulokset vaikuttavat hankkeen maisemavaikutuksiin.

3. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisen perusteet

Päivi Blinnikka

YVA-menettelyn tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioonottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA) sovelletaan hankkeisiin, joista saattaa aiheutua merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. YVAssa otetaan huomioon myös hankkeen myönteiset ympäristövaikutukset.

Hankkeesta vastaava on itse vastuussa hankkeensa ympäristövaikutusten arvioinnista. Arviointimenettely on avoin ja julkinen. Se ei ole päätöksentekomenettely. Yhteysviranomaisen eli Uudenmaan ympäristökeskus ohjaa arviointimenettelyä. Arvioinnin perustana on laaja ympäristövaikutuskäsite. Hankkeen YVA-arviointi perustuu hankeluetteloon (YVA-asetus 6 §) tai erilliseen päätökseen (YVA-laki 6 §). Asian ratkaisee alueellinen ympäristökeskus esityksestä tai omasta aloitteestaan. Päätös on tehtävä viipymättä, kuitenkin kuukauden sisällä siitä kun alueellinen ympäristökeskus on saanut riittävät tiedot asian ratkaisemiseksi. Ennen päätöstä on käytävä riittävät neuvottelut viranomaisten kanssa ja hankkeesta vastaavalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi. YVA-menettelyn tarpeen arviointipäätös annetaan tiedoksi hankkeesta vastaavalle ja siitä tiedotetaan viipymättä kuuluttamalla vähintään 14 päivän ajan kunnan ilmoitustaululla ja julkaisemalla päätös sähköisesti. Päätös lähetetään asianomaisille viranomaisille. Viranomaisen ei saa myöntää hankkeelle lupaa eikä tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin YVA-menettely on päätynyt.

Kaavoitus voi edetä YVA-menettelystä huolimatta. Samoja selvityksiä voidaan käyttää sekä YVA-menettelyssä että kaavoituksessa. YVA-tarpeellisuutta harkitessa ei ole hyötyä siitä, että selvitykset tehdään tulevaisuudessa kaavoituksen yhteydessä. Kun hankkeen YVA-tarvetta tarkastellaan huomioidaan hankkeen ominaisuudet, yhteisvaikutukset, onnettomuusriskit, sijainti, nykyinen maankäyttö, luonnon sietokyky, historialliset alueet sekä vaikutusten luonne.

Dahlqvist-Solin totesi alueen kuuluvan valtakunnalliseen inventointiin ja se on maailmanperintökohdetta. Alue kuuluu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden piiriin.

4. Puheenvuorokierros

Suunnitteluvaiheessa ympäristövaikutusten selvittäminen ja niiden vertailu sekä vuorovaikutus ovat merkittäviä. Tulosten ja vaihtoehtojen ympäristövaikutusten vertailujen tulee olla dokumentoituja.

Kaupunkisuunnitteluvirasto/Poutanen

Koska liikennejärjestelmästä on jo päätetty, YVA-menettely koskisi Laajasaloon johtavaa kolmea siltaa. Selvitystyö on laajasti dokumentoitu. Selvityksiä löytyy sekä liikennejärjestelmästä että eri vaihtoehtojen maisemavaikutuksista. Olisiko tunneli ollut eri asia kuin silta? Pitääkö kaikista siltahankkeista tehdä YVA? Kuinka kauan kestää, että Uudenmaan ympäristökeskus antaa päätöksensä hankkeen YVA:n tarpeellisuudesta? Vaikuttaisiko YVAN tarpeeseen, jos rakennettaisiin sillan sijaan tunneli?

Blinnikka vastasi, että YVAssa tulee olla vaihtoehtoja, joten siltahankkeen YVAssa jouduttaisiin palaamaan vielä muihin vaihtoehtoihin. Jos hankkeesta tehdään YVA, voitaisiin siinä hyödyntää jo tehtyjä selvityksiä. Suomessa aikaisempia silta- ja liikenneratkaisuja on ollut mm. Kuopiossa Saarikatu, joka YVattiin ja Porvoon Aleksanterinkadun silta, jota ei YVattu. YVAN tarpeellisuus on siis tapauskohtaista. YVA-tarpeellisuuden hankinta kestää minimissään kolme kuukautta. Myös tunnelivaihtoehdon YVAN tarvetta olisi pitänyt harkita, jos hanketta olisi viety eteenpäin. YVAN tarpeeseen vaikuttavat mm. hankkeen sijainti ja vaikutusten luonne. Vaikutukset voivat koskea ihmisten lisäksi luontoa ja muuta ympäristöä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto/Lahti

Siltahanke on lähtenyt liikkeelle Kruunuvuorenrannan osayleiskaavasta. Vaihtoehtoja alueen joukkoliikennetkaisuksi on ollut useita. Siltahankkeen myötä on löydetty suora kaikkia palveleva yhteys. Muuten Laajasaloon ja Kruunuvuorenrantaan kuljetaan pitkää reittiä liityntäliikenteellä Herttoniemen asemalta. Muistio Kruunuvuoren rannan osayleiskaavan vuorovaikutuksesta on tehty. Siltahanke on ollut mukana Kruunuvuorenrannan osayleiskaavan vuorovaikutuksessa, vaikka se ei siihen sisälly. Alueelle laaditaan joka tapauksessa asemakaava. Sillan linjausvaihtoehtoja on ollut useampia. Joitakin vaikutusten arviointeja on vielä tekemättä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto/Venesmaa

YVAttavilla hankkeilla tulee olla todennäköisiä merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Siltahankkeessa on selvitetty laajasti maisemavaikutuksia. Hanke vaikuttaa myönteisesti joukkoliikenteeseen ja ilmastonmuutoksen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto/Kivilaakso

Mahdollisen metroyhteyden tekniikkaa, taloutta sekä vaikutuksia meren pohjaan on selvitetty. Lauttavaihtoehdosta on tehty konsulttityö. Sillasta on tehty tekniset ja taloudelliset tutkimukset sekä selvitykset joukkoliikenteen liittymisestä liikennejärjestelmään ja vaikutuksesta maisemaan. Siltahanke on vaikuttavuudeltaan pienempi kuin keskustatunneli tai länsimetro. Tulisi pohtia, mitä lisäarvoa YVA-menettely toisi. Kaavatyötä varten riittäisi YVAa varten tehtävät selvitykset.

Helsingin kaupunginmuseo/Saresto

Helsingin kaupunginmuseon johtokunta toteaa osayleiskaavaa koskevassa lausunnossaan, että siltahankkeella olisi merkittäviä kielteisiä vaikutuksia kulttuuriympäristöön. Valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt Korkeasaari, Mustikkamaa ja Kulosaari liittyvät suoraan sillan vaikutusalueeseen. Kaupunginmuseon johtokunta oli sitä mieltä, että vesiliikennevaihtoehtoa pitäisi selvittää lisää ja tunnelivaihtoehtoa edelleen tutkia. Korkeasaaren ja Kruunuvuorenrannan välisen sillan maisemalliset vaikutukset arvokkaassa kulttuuriympäristössä olisivat huolestuttavan suuret.

Helsingin ympäristökeskus/Pulkinen

On tärkeää että Kruunuvuorenrantaan on toimivat joukkoliikennetkaisu, ennen kuin asutus tulee alueelle. Jos siltaa ei rakenneta, on liikenteen vaikutukset väylän varsille kovat. Uudenmaan ympäristökeskus puuttuu hankkeiden YVA-tarpeeseen hyvin myöhään.

HKL/Granholm

Uuden alueen kannalta on tärkeää, että joukkoliikenne toimii alusta alkaen. Aikataulussa on tärkeää pysyä, koska muuten asukkaat ehtivät valita kulkutapansa. Siltahankkeessa tulisi punnita mahdollisia haittoja ja joukkoliikenteen hyötyjä, joita ovat positiiviset ilmastovaikutukset sekä pienempi tarve pysäköintipaikoille.

Uudenmaan liitto/Rekola

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on varaus metroyhteydelle. Siltaan nojaava liikennetkaisu poistaa metrotarpeen, mikä otetaan huomioon maakuntakaavan tarkistuksessa. YVA-prosessi on tärkeä vuorovaikutuksen ja osallisuuden takia. Toisinaan YVA-hankkeissa ei kuitenkaan ole todellisia vaihtoehtoja. Laajasalon joukkoliikennetkaisuista on tehty ansiokasta vaihtoehtojen vertailua, jolloin olisi voitu herätä myös YVAn tarpeeseen. YVA-menettely on aikaa vievä ja työllistävä prosessi, johon liittyvät myös sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset: Onko Laajasalon siltahankkeessa todellista YVA-hengen mukaista vaihtoehtoisuutta? Hankkeen vaikutusten selvittäminen on tarpeen, mutta ei välttämättä YVAn kautta. Pelkästään maisemavaikutusten takia ei kannata tehdä YVAa. Hankkeen YVA-tarpeellisuudesta tulee tehdä YVA-lain mukainen päätös.

YTV/Pesonen

Helsingin suunnittelu Laajasalon sillasta on ollut perusteellista. Siltahanke on parempi kuin metrohanke, koska se laajentaa joukkoliikenteen piiriä. Hanke tulee muuttamaan maisemaa joten silta tulee sijoittaa hyvin suunnitellen. Myös jalankulkijoiden turvallisuus sillalla tulee huomioida.

Uudenmaan ympäristökeskus/Dahlqvist-Solin

Maankäyttö- ja rakennuslaissa on säännöksiä vaikutustenarvioinnista. YVA -lain 5 §:ssä todetaan, ettei harkinnanvaraista arviointimenettelyä sovelleta, jos vaikutukset on selvitetty muun lain mukaisessa menettelyssä. Jos kaavoituksessa tutkittaisiin eri vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia, voisi kaavavalmistelu kuulemisineen korvata harkinnanvaraisen YVA:n. Käsillä olevassa tapauksessa kaupunki on jo ehtinyt valita kaavoituksen jatkovalmistelun pohjaksi siltavaihtoehdon.

Uudenmaan ympäristökeskus/Mäkelä

Kyseessä on hyvä hanke. Aikataulullisesti sillan tulisi valmistua yhtäaikaisesti tai ennen asutuksen syntymistä. Hankkeesta on tehty paljon perusteellisia selvityksiä. YVA-menettelyä ei kannata pelätä, koska siihen voidaan koota tehdyt selvitykset ja arvioida lisäselvitysten määrä.

Keskustelussa syntyneitä kommentteja:

- Lahti: Maisemavaikutuksista tullaan tekemään joka tapauksessa valituksia. Jos hankkeesta tehtäisiin YVA, niin sen puuttumisesta ei valitettaisi.
- Kivilaakso: Tehdyt selvitykset voidaan koota ja toimittaa Uudenmaan ympäristökeskukseen. Silloin on harkintaa tehtäessä kaikki tieto käytettävissä.
- Sippola-Alho: YVA-lain tulkintaa tulisi muuttaa siten, että tässä vaiheessa voitaisiin päättää, että ympäristövaikutukset tullaan selvittämään kaavasuunnittelun yhteydessä. Hankkeen maisemalliset vaikutukset ovat merkittävät, mutta vaikutukset merenpohjaan voidaan hoitaa teknisesti. Jotta maisemavaikutukset voidaan arvioida, on suunnittelukilpailun järjestäminen ja jatkosuunnittelu tarpeen. Suunnittelutyölle on ensi vuosi aikaa, koska valitusten käsittelyyn tulee varata muutama vuosi. Tuleeko Helsingin kaupungin tehdä kysely YVAN tarpeesta vai tekeekö Uudenmaan ympäristökeskus päätöksen oma-aloitteisesti? Kaavaa ei saa hyväksyä, jos päätetään, että hanke vaatii YVA-menettelyn.
- Lahti: Kaavayhteistyötä on edistettävä siten että ensimmäisessä viranomaisneuvottelussa voidaan arvioida YVAN tarve.
- Sippola-Alho: Vain hankevastaavalla on mahdollisuus valittaa päätöksestä. Kansalaiset voivat valittaa YVAN puutteesta lupavaiheessa. Jos hankevastaava valittaa YVA-päätöksestä, tulee valitusprosessi kestämään noin 1 ½ vuotta.

YVAa ei kannata nähdä lisätyönä, koska samaa aineistoa voidaan hyödyntää myös kaavoituksessa. Selvitysten koostaminen on hyvä idea. Hankevastaavalla on joka tapauksessa velvollisuus olla selvillä hankkeen ympäristövaikutuksista. Tarpeellispäätöksen tekoon menee 3-6 kk YVA-menettely voidaan saada päätökseen parhaimmillaan alle vuodessa. Kaavoituksessa ja YVAssa voi olla yhteiset vuorovaikutusmenettelyt. Vaikuttaa siltä että kyseessä on ympäristöpoliittisesti, yhdyskuntarakenteellisesti ja liikenteellisesti hyvä hanke. YVA-prosessissa tulisi kaikki ympäristövaikutukset systemaattisesti kartoitetuksi. Maisemavaikutukset eivät voi olla ainoa syy YVA-prosessiin. Suomessa on tehty 12 harkintaa sillan tai siltojen YVA-tarpeesta. Näistä kahdeksassa on päädytty siihen, että YVA on ollut tarpeen kun taas neljässä YVA-menettely ei ole ollut tarpeen. Uudenmaan ympäristökeskuksen vastuulla on, että tehtävät päätökset ovat linjassa aiemmin tehtyjen päätösten kanssa. Maisemavaikutusten lisäksi siltahankkeella voi olla ympäristövaikutuksia mm. liikenteeseen sekä pengerrysten kautta vesistövirtaamiin. Muita arvokkaaseen kulttuurimaisemaan sijoittuvia siltahankkeita on ollut Porvoossa ja Kajaanissa.

5. Johtopäätökset

Koska yksimielisyyttä hankkeen YVA-tarpeesta ei ole, Uudenmaan ympäristökeskus ottaa hankkeen YVA-tarpeen harkittavakseen ja sen YVA-menettelyn tarpeesta tehdään päätös. Uudenmaan ympäristökeskus pyytää lausunnot viranomaisilta ja tarpeen vaatiessa järjestetään lisäneuvotteluita. Myös hankevastaavaa kuullaan ja pyydetään tiedoksi jo tehdyt selvitykset. Kaavoitus voi jatkua YVA-harkinnan ja mahdollisen YVA-menettelyn aikana.

Puheenjohtaja päätti kokouksen kello 10.40



30.3.2009

Uudenmaan ympäristökeskus
PL 36 (Asemapäällikönkatu 14)
00521 HELSINKI

Uudenmaan ympäristökeskus Nylands Miljöcentral	
Saap Anl	0 1. 04. 2009
UUS-2009-R-2-531	
YVA: TORKKELI - EVOKAAI	

Uudenmaan ympäristökeskuksen lausuntopyyntö 6.2.2009

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINNIN TARPEELLI-
SUUDESTA, LAAJASALON RAITIO- JA KEVYEN LIIKENTEEN SIL-
TAYHTEYS

Museo 2009-44

Uudenmaan ympäristökeskus on ottanut harkittavakseen Laajasalon raidevaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarpeen. Keski-Uudenmaan maakuntamuseo / kaupunginmuseo lausuu pyydetynä seuraavaa.

Laajasalon raide- ja kevyen liikenteen yhteys toteutettaisiin Laajasalon – Korkeasaaren – Sompasaaren - Tervasaaren ja Kruununhaan välisinä siltoina. Siltojen vaikutuspiirissä ovat valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt: Kruunuhaka, Korkeasaari, Mustikkamaa ja Kuloosaari ja historiallisesti ja maisemallisesti arvokas Kruunuvuorenselkä.

Kaupunginmuseo ja kaupunginmuseon johtokunta ei ole puoltanut sil-
tahanketta etenäkään sen Kruunuvuoren ja Korkeasaaren yhdistävältä
osalta Kruunuvuoren osayleiskaavan luonnos- ja ehdotusvaiheessa.
Siltojen sijasta esitettiin, että säännöllistä lautta- tai vesibussiliikennettä
ja metrotunnelivaihtoa tulisi edelleenkin tutkia Kruunuvuorenrannan
aluetta palvelevina joukkoliikennetapainat. Etenkin vesiteitse tapah-
tuva liikennöinti vaikuttaisi myönteisesti Kruunuvuorenrannan imagoon
ja herättäisi lisäksi kiinnostusta aluetta kohtaan, lisäksi se luontevasti jat-
kaisi Kruunuvuoren selälle historiallisesti kuuluvaa meriliikennöintiä.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Kruunuvuorenrannan rakentamisen vaatima joukkoliikenteen toteutta-
minen siltojen välityksellä aiheuttaisi merkittäviä maisemallisia muutok-
sia Helsinginniemen itäisessä merellisessä ympäristössä. Kruunuvuo-
renselkä on historiallisesti tärkeä Helsingin merellinen liikenneväylä. Se
on merellisen Helsingin tunnuskuva ja osa kansallismaisemaamme



30.3.2009

(Ympäristöministeriö 1992). Suunnitellut siltaratkaisut katkaisisivat pitkiä avoimia näkymiä. Etenkin Korkeasaaren ja Kruunuvuoren yhdistävän raskastekoisen ja noin kilometrin mittaisen sillan haittavaikutus ympäristössä olisi suuri.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on teettänyt selvityksiä eri siltavaihtoehtojen kaupunkikuvallisista vaihtoehdoista (Esim. Molino Oy 2007). Selvityksistä käy ilmi, miten Korkeasaaren ja Kruunuvuoren välisen sillan rakentaminen väistämättä vaikuttaisi Helsingin merelliseen maisemaan erittäin haavoittavalla tavalla. Siltaratkaisu on todettu mittasuhteiltaan ja sijoitukseltaan paikkaan huonosti soveltuvaksi, kun arviointiperusteena käytetään maisemallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja. *"Sillat luovat huomattavia katvealueita, peittävät kaukomaisemaa ja jakavat Kruunuvuorenselän kahteen osaan. Sekä etelästä että pohjoisesta tarkasteltuna sillat peittävät hyvin suuren osan maiseman puustoista siluettia. Sillat myös muuttaisivat maiseman mittakaavaa: Kruunuvuorenselän lähialueiden maamerkkien symboliarvo pienenee ja niiden mittakaava kuituu etenkin pylonien rinnalla. Itsessään siltojen mittakaava viittaa erheellisesti keskeiseen valtaväylään, vaikka kyseessä on vain yhden kaupunginosan joukko- ja kevytliikenneyhteys keskustaan."*

Myös näkymä Kruununhaan pohjoisosasta merelle muuttuisi huomattavasti, jos Tervasaaren kautta rakennettaisiin raide- ja siltayhteys Sompasaareen. Tervasaari on yleiskaava 2002:ssa merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennushistoriallisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi, joten siihen kohdistuvien muutosten tulee olla saaren arvot huomioon ottavia.

Korkeasaari on valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Sen yhteyteen mahdollisesti rakennettava silta pengerryksineen vaikuttaisi saaren herkkään maisemaan ja luontoon.

Ympäristövaikutusten arviointi YVA

Uuden Laajasalon ja keskustan yhdistävän joukkoliikenneyhteyden toteuttaminen edellyttää tarkkaa ja punnittua eri toteutusvaihtoehtojen harkintaa. Vaikutuksiltaan erittäin laaja-alaisen hankkeen yhteydessä ympäristövaikutusten arvioinnin tarpeellisuus korostuu. Merellistä saaristoympäristöä rajusti muuttavat sillat ja niiden vaatimat pengerrykset olisivat olennainen muutos vakiintuneessa kaupunkirakenteessa ja maisemassa. Lisäksi siltojen yhdistämiin kaupunkiympäristöihin liittyy kulttuuriympäristöinä valtakunnallisia arvoja. Tämän vuoksi kaupunginmuseo pitää tärkeänä, että hankkeen ympäristövaikutukset arvioidaan.



30.3.2009

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Tiina Merisalo
museonjohtaja

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Sari Saresto
tutkija

TIEDOKSI

Museovirasto, rakennushistorian osasto



Postiosoite
PL 4300
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginmuseo@hel.fi

Käyntiosoite
Sofiankatu 4
Helsinki 17
<http://www.helsinginkaupunginmuseo.fi>

Puhelin +358 9 310 1041
Faksi +358 9 310 36664
Tilinro 800012-62637

Y-tunnus
0201256-6
Alv.nro
FI02012566

A. Ahti

26.3.2009

2009-25/817

Uudenmaan ympäristökeskus
PL 36
000521

Uudenmaan ympäristökeskus
Nylands Miljöcentral
Saap 30. 03. 2009
Anl
UUS-2009-R-2-531
YVA TORKKELI, EVOKARI

Asia:

**YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN SOVELTAMINEN,
LAAJASALON RAIDEVAIHTOEHDOT**

Uudenmaan ympäristökeskus on pyytänyt mm Helsingin Satamalta lausuntoa harkitessaan Laajasalon raidevaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarpeellisuutta.

Helsingin Satama ei ota kantaa ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarpeellisuuteen. Sen sijaan se toteaa, että silta Tervasaaresta Sompasaareen risteää Helsingin Sataman hoidossa olevan Hanasaaren laiturille johtavan laivaväylän kanssa. Väylää käyttävät Helsingin Energian voimalaitoksen polttoainekuljetuksista huolehtivat alukset. Silta on suunniteltu laivoja varten avattavaksi.

Helsingin Satama haluaa korostaa, että siltaa käyttävän liikenteen ja laivaliikenteen aikataulut on sovittava siten, ettei aiheudu onnettomuuden vaaraa. Sillan avaamiseen on varattava riittävä aika, että avauslaitteiston mahdollisissa häiriötilanteissakin alukset voivat turvallisesti ohittaa sillan. Myös sillan suojarakenteet on suunniteltava estämään mahdollisimman hyvin aluksella syntyvien häiriöiden aiheuttamat vaaratilanteet.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Heikki Nissinen
satamajohtaja



LAUSUNTO

27.3.2009

Uudenmaan ympäristökeskus
PL 36
00521 Helsinki

Uudenmaan ympäristökeskus
Nylands Miljöcentral

Saap 30. 03. 2009
Anl

UUS-2009-R-2-531
YVA: TORKKELI, EVOKARI

Lausuntopyyntö 6.2.2009

LAUSUNTO LAAJASALON RAIDEVAIHTOEHTOJEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN
ARVIOINTIMENETTELYN TARPEESTA

Ymk 2009 – 277/819
UUS-2009-R-2-531

Kruunuvuorenranta on Helsingin tärkeimpiä asuntorakentamiskohteita 2010-luvulla. Laajasalon joukkoliikennejärjestelyjä on selvitetty runsaasti alueen kaavoituksen aikana. Helsingin kaupungin ympäristökeskus pitää erittäin tärkeänä sitä, että uudelle asuinalueelle saadaan sujuvat joukkoliikennedytehdet yhtäaikaista asuntorakentamisen kanssa. Alueelle on tulossa noin 10 000 asukasta ja 700 - 800 työpaikkaa. Merellisen asuinalueen joukkoliikennedytehdiksi on päätetty rakentaa välillä Laajasalo – Korkeasaari – Sompasaari – Kruunuhaka kulkeva silta raitiovaunuja ja kevyttä liikennettä varten.

Osallistumisjärjestelyt

YVA-lain tavoitteena on myös kansalaisten osallistumismahdollisuuksien lisääminen. Arviointimenettelyt osallistumisjärjestelyineen antavatkin eri intressiryhmille arvokasta tietoa hankkeista ja tarjoavat mahdollisuuden lausuntoihin ja mielipiteisiin.

Kruunuvuorenrannan liikennejärjestelyt ja raidevaihtoehdot vaikutuksineen ovat viime vuosina olleet paljon esillä. Eri kaavavaiheiden aikana on jo järjestetty paljon asukastilaisuuksia ja annettu maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset mahdollisuudet lausuntojen ja mielipiteiden esittämiseen.



Ympäristövaikutusselvitykset

Kaavaselostuksissa esitettyjen ympäristövaikutusselvitysten ja arviointien lisäksi kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut mm. vuonna 2008 Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelun, vuonna 2005 Kruunuvuorenselän liikennejärjestelyjen maisema-arvioinnin, vuonna 2007 selvityksen Katajanokka – Kruunuvuorenranta raitiotieyhteyteen liittyvistä kaupunkikuvallisista vaikutuksista, vuonna 2007 Korkeasaari – Kruunuvuorenranta sillan kaupunkikuvallisista vaikutuksista sekä vuonna 2005 selvityksen Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden siltavaihtoehdon kaupunkikuvallisista vaikutuksista. Joukkoliikenneyhteyden suunnittelun aikana on selvitetty siltavaihtoehtoja ja meren ali rakennettavaa tunnelia sekä vesiliikenne ratkaisuja.

Maisema- ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia on selvitetty poikkeuksellisen paljon sekä vaikutusalueen kulttuuri- ja maisemiarvojen että siltayhteyden merkittävien maisemavaikutusten vuoksi. Sillan maisemavaikutukset tulevat olemaan suuren yleisen mielenkiinnon kohteena sillan suunnittelusta järjestettävän kilpailun ja varsinaisen hankesuunnittelun aikana.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on selvittänyt kaavoituksen yhteydessä Kruunuvuorenrannan merialueen sedimenttien pilaantuneisuutta. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen viime vuoden näytteenoton ja aikaisempien tutkimusten perusteella Kruunuvuorenselän pohjasedimentit sisältävät runsaasti tributyyliä (TBT) ja muita vierasaineita. Sedimentit ovat ainakin paikoin haitallisuutensa takia mereen läjityskelvottomia.

Sedimenttitutkimuksia on täydennettävä hankkeen suunnittelun aikana. Lisäksi tulee selvittää hankkeen vaikutus veden virtaamaan Kruunuvuorenselällä, jonka kautta Vantaanjoen tuoma vesi kulkeutuu ulkosaaristoon. Mahdolliset siltarakenteiden ja merenpohjan muokkauksen aiheuttamat muutokset veden virtaamisissa voivat vaikuttaa haitallisesti Vanhankaupunginlahden sekä myös Töölönlahden veden laatuun ja vaihtuvuuteen.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarve

Helsingin kaupungin ympäristökeskus toteaa, että Laajasalon raidevaihtoehtoja ja niiden ympäristövaikutuksia on arvioitu hyvin maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavoituksen aikana ja kaavoituksessa on huolehdittu tiedottamisesta ja osallistumismahdollisuuksien järjestämisestä. Erillisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarvetta ei näin ollen enää voida katsoa olevan.



HELSINGIN KAUPUNGIN

YMPÄRISTÖKESKUS

Helsingin kaupungin ympäristökeskus toteaa lisäksi, että Laajasalon raidevaihtochtojen YVA-tarpeen pohtiminen on alkanut valitettavan myöhään. Neuvottelut ja YVA-menettelyjen tarveharkinta tulisi ajoittaa niin, ettei YVA-menettelyillä hidasteta ympäristönsuojelullisesti tärkeiden hankkeiden suunnittelua ja toteutusta. Menettelyjen tulee olla aidosti YVA-lain tavoitteiden mukaisia: tuoda päätöksentekoon mukaan ympäristönäkökohdat ja parantaa kansalaisten osallistumismahdollisuuksia. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyt toteuttavat nämä tärkeät tavoitteet silloin kun riittäviä ympäristövaikutus selvityksiä ja arviointeja ei muuten ole tehty eikä osallistumisesta ole huolehdittu.

HELSINGIN KAUPUNGIN YMPÄRISTÖKESKUS

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Pekka Kansanen
ympäristöjohtaja

XX
XX
XX

Jari-Pekka Pääkkönen
vs. ympäristötutkimuspäällikkö



20.3.2009

V-291

Uudenmaan ympäristökeskus
PL 36
00521 HELSINKI

Uudenmaan ympäristökeskus
Nylands Miljöcentral
Saap 24. 03. 2009
Anl
UUS-2009-R-2-531
YVA: DAHLQVIST-SALIN, EVOKARI

Lausuntopyyntönnö 6.2.2009 dnro UUS-R-531

**YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI-
MENETTELYN SOVELTAMINEN, LAAJA-
SALON RAIDEVAIHTOEHDOT**

Merenkululaitos on antanut hankkeen kaavoitusvaiheessa lausuntoja (2 kpl), joissa on otettu kantaa vesiliikenteen vaikutuksiin mm. raitiotieyhdyden toteutuessa.

Vesiliikenne vaikeutuisi huomattavasti ja sen turvallisuus heikentyisi. Nämä asiat tulee huomioida riittävästi hankkeen toteutuessa.

Merenkululaitoksen mielestä YVA-menettelyä ei kuitenkaan tarvita, jos vaikutukset vesiliikenteelle voidaan muutoin selvittää.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Väyläpäällikkö

Simo Kerkelä

Tarkastaja

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Yrjö Laaksolahti

LIITTEENÄ

jäljennös MKL:n kirjeistä V-877/19.9.2007 ja V-761/7.8.2008

YLa/



Helsingin kaupunki Kaupunkisuunnitteluvirasto
Kirjaamo
PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Lausuntopyyntö 19.6.2007

KRUUNUVUORENRANNAN OSAYLEISKAVALUONNOS

Lausuntonaan osayleiskaavaluonnoksesta Merenkululaitos toteaa seuraavaa:

Joukkoliikennevaihtoehtojen vaikutuksista vesiliikenteeseen eteläisen vaihtoehdon RE tarkastelussa on todettu, että Katajanokan ja Hylkysaaren välinen silta katkaisee Pohjoissataman yhteyden Kruunuvuoren selälle. Silan alikulkukorkeuden ollessa 6 m kaikki vesiliikenne (pienveneitä lukuun ottamatta) joutuisi jatkossa kulkemaan Korkeasaaren ja hylkysaaren välisestä salmesta.

Vesiliikenteen ohjaaminen Korkeasaaren ja Hylkysaaren välisen salmen kautta heikentäisi vesiliikenteen turvallisuutta salmen ollessa levennettyinäkin kapea ja ruuhkainen alueen vesiliikenne huomioiden. Vesiliikenteen ohjaaminen salmen kautta pidentäisi myös veneiden kulkureittiä jonkin verran.

Katajanokan ja Hylkysaaren välisen läppäsillan suunnittelussa tulee huomioida Merenkululaitoksen julkaisema Suositukset vesistösiltojen aukkomitoista -suositus.

Veneilyn turvallisuuteen vaikuttavia riskejä ei ole tällä suunnitelmata-solla mietitty. Hankkeesta vastaavan tulee vastata kaikista väylän siir-
rosta aiheutuvista kustannuksista.

Väyläpäällikkö

Simo Kerkelä

Tarkastaja

Yrjö Laaksolahti

TIEDOKSI

väylänpito

VR/VR

7.8.2008

V-761

Helsingin kaupunginhallitus
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Lausuntopyyntöne 13.5.2008

**KRUUNUVUORENRANNAN OSAYLEISKAAVA-
EHDOTUS NRO 11756**

Kaavaehdotuksessa on varauduttu myöhemmässä vaiheessa raitiotieyhteyteen Kruunuhaan kautta Kruunuvuorenrantaan. Linja kulkee Tervasaaren sivuitse läppäsillan kautta Sompasaareen ja sillalla Korkeasaareen. Korkeasaaresta raitiotieyhteys Kruunuvuorenrantaan toteutetaan joko siltana tai tunnelina.

Paikallinen vesiliikenne vaikeutuu huomattavasti ehdotetun raitiotieyhteyden toteutuessa. Merenkululaitos on lausunnossaan V-877/19.9.2007 maininnut näitä asioita.

Merenkululaitoksella ei ole muuta lausuttavaa kaavaehdotuksesta.

Rakennuspäällikkö
Väyläpäällikön sijainen

Veli-Matti Mansikkasalo

Tarkastaja

Yrjö Laaksolahti

LIITTEENÄ

jäljennös kirjeestä V-877/191.9.2007

TIEDOKSI

väylänpito

YLa/



Uudenmaan ympäristökeskus
PL 36
00521 HELSINKI

Uudenmaan ympäristökeskus
Nylands Miljöcentral
Saap 01.04.2009
Anl
UUS-2009-R-2-531
YVA: TORKKELI, EVOKARI

VIITE / REFERENS
Lausuntopyyntönnö 6.2.2009

ASIA / ÄRENDE
LAAJASALON RAIDEVAIHTOEHTOJEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN TARVE,
HELSINKI

Museovirasto toteaa Laajasalon raidevaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarpeesta seuraavan.

Kruunuvuorenrannan asuinalueen rakentamiseen liittyvä Laajasalo-Korkeasaari-Sompasaari-Kruunuhaka välinen siltayhteys muuttaa oleellisesti Helsingin keskustan itäisten merialueiden ja saarien vakiintuneita näkymiä ja rakenteita. Kyse on olennaisesta ja näkyvästä liikennejärjestelmien muutoksesta. Siltahanke liittyy visuaalisesti valtakunnallisesti merkittäviin ympäristöihin, joilla on huomattavia kulttuurihistoriallisia, kaupunkikuvallisia ja kaupunkirakenteellisia arvoja. Nämä ovat Katajanokan vanha osa, johon oleellisesti kuuluu pohjoinen ranta merkittävine julkisine rakennuksineen, Korkeasaari ja Hylkysaari sekä Kulosaaren huvila-asutuksen alueet.

Museoviraston arvio on, että Laajasalon siltahanke on mittakaavaltaan ja vaikutuksiltaan sellainen hanke, jota ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 2 §:n 3 momentissa tarkoitetaan.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tulee välittömien kaupunkikuvallisten ja kaupunkirakenteellisten vaikutusten lisäksi tunnistaa ja analysoida laajempia, myös välillisiä heijastusvaikutuksia maankäytön kehitykseen ja rakennettuun ympäristöön.

Yli-intendentti

XX
XX
XX

Mikko Härö

Intendentti

XX
XX

Margaretha Ehrström

Tiedoksi: Helsingin kaupunginmuseo

/MEH

27.03.2009

Dnro 245/60/605-06

Uudenmaan ympäristökeskus

 Uudenmaan ympäristökeskus
 Nylands Miljöcentral

 Saap 30. 03. 2009
 Anl

 UUS-2009-R-2-531
 YVA: TORIKKELI, EVO/MAR1

Viite

Lausuntopyyntö UUS-2009-R-2-531, 6.2.2009

YTV:N LAUSUNTO LAAJASALON RAIDEVAIHTOEHTOJEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYSTÄ

YTV:n hallitus päätti 27.3.2009 pitämässään kokouksessa antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Siltayhteys Helsingin kantakaupungista Kruunuvuorenrantaan on merkittävä hanke joukkoliikenteen kannalta. Sen liikenteelliset, ympäristölliset ja muut vaikutukset tulee selvittää riittävän tarkasti. Laajasalon raideyhteyttä on suunniteltu vuodesta 1999 alkaen osana yleiskaava 2002:n valmistelua ja kaavan hyväksymisen jälkeen sen pohjalta. Yleiskaavaprosessin jälkeen ympäristövaikutusten arviointia on tehty sekä Kruunuvuorenrannan suunnitteluun ja kaavoitukseen liittyen että sen rinnalla. Erityisen laajan selvittelyn kohteena on ollut Kruunuvuorenselän silta.

Laajasalon raideyhteydestä on tehty muun muassa seuraavia selvityksiä: Kruunuvuorenrannan joukkoliikennejärjestelmien vertailu ja Laajasalon kaupunkirakenteen toteuttamisen visiot, Laajasalon joukko- ja kevyen liikenteen yhteys, siltavaihtoehto, kustannusarvio, Laajasalon joukkoliikennejärjestelmien vertailu, Laajasalon joukkoliikennejärjestelmä, yhteiskuntataloudelliset tarkastelut, Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu 2008, hyötykustannuslaskelmat sekä Raitiotie- ja kevytliikenneyhteys Kruunuhaasta Sompasaareen, vaihtoehtotarkastelut.

YTV pitää tärkeänä, että siltayhteys rakennetaan Kruunuvuorenrantaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, koska kulkumuotovalinnat tehdään heti asukkaiden muuttaessa alueelle. Näitä valintoja on vaikeaa myöhemmin muuttaa.

YTV ei ota kantaa YVA:n tarpeeseen.

Lisätietoja antaa liikennesuunnittelija Juha Hietanen, puh. 1561 628.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV)

 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

 Niilo Järviuoma
 liikennejohtaja

 Reijo Teerioja
 yksikön päällikkö

TIEDOKSI

YTV:n kirjaamo