



UUDENMAAN
YMPÄRISTÖKESKUS
NYLANDS
MILJÖCENTRAL

Helsinki
Helsingfors
24.6.2009

Dnro
Dnr
UUS-2009-R-2-531

Helsingin kaupunki,
PL 1
00099 Helsingin kaupunki

| | |
|------------|--------------|
| Khs dnro | 2008-1648/64 |
| Stn dnr | |
| Saap./Anl. | 26-06-2009 |
| K 12 | |

Viite / Hänvisning
Laajasalon raideliikennevaihtoehdot Helsingissä

Asia / Ärende
**PÄÄTÖS YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI-
NETTELYN TAPAUSKOHTAISESTA SOVELTAMISESTA**

1. HANKKEESTA VASTAAVA

Helsingin kaupunki
PL 1
00099 Helsingin kaupunki

2. HANKKEEN KUVAUS

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto suunnittelee silta- ja pengeryhteyden rakentamista raitio- sekä jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle välille Laajasalo—Korkeasaari—Sompasaari—Kruununhaka. Liikenneyhteyden pituus kantakaupungista Kruunuvuorenrannan uuteen kaupunginosaan on noin kolme kilometriä, josta Palosaari—Kruunuvuorenranta sillan osuus on noin kilometri. Joukkoliikennetarkaisu liittyy Kruunuvuorenrannan asuinalueen rakentamiseen vuoden 2010 jälkeen.

Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi 12.11.2008 siltavaihtoehdon jatkovalmistelun pohjaksi ja on täytäntöönpanopäätöksessään 17.11.2008 kehoittanut joukkoliikennelautakuntaa ja kaupunkisuunnittelulautakuntaa laatimaan hankesuunnitelmat ja tarpeelliset kaavat niin, että raitioyhteys voitaisiin toteuttaa Kruunuvuorenrannan rakentamisen alkuvuosina.

Hankkeen aikaisemmat suunnitteluvaiheet ja liittyminen muihin suunnitelmiin

Laajasalon raide- ja kevyen liikenteen yhteyden suunnitteleminen aloitettiin 1999 yleiskaava 2002 -työn yhteydessä. Vaihtoehdot ovat olleet tunneli, silta ja lautta.

Raidehankkeen valmistelun yhteydessä on toteutettu liikennejärjestelmätarkastelu (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 2008:10). Järjestelmävertailussa vaihtoehtoina ovat olleet Herttoniemen metroasemalle suuntautuva liityntäbussijärjestelmä, raitioliikennevaihtoehto Kruunuvuorenrannasta Korkeasaaren ja Sompasaaren kautta keskustaan sekä supistettu metrovaihtoehto Kruunuvuorenrannasta Katajanokan kautta Kamppiin. Jär-

jestelmätarkasteluun sisältyivät mm. matkustajamäärät, rakentamis-, ylläpito- ja liikennöintikustannukset sekä palvelutaso.

Raitiotie- ja siltayhteyden linjalla olevia suunnittelukohteita ovat läppäsilltaan liittyvät vensatamien uudelleen järjestelyt erityisesti Tervasaarenkanaksen ympäristössä sekä Tervasaaren ympäristön kehittäminen, Liisankadun raitiotiesuunnitelma, raitiolinjan poikkeusreitit Kalasatamassa ja Kalliossa, Laajasalon raitioratojen tarkemmat suunnitelmat, siltojen suunnitteluun liittyvät siltakilpailut ja raitioyhteyden suunnittelu Korkeasaarella.

Kruunuvuorenrannan öljysatama-alueelle ja sen ympäristölle on laadittu osayleiskaava, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 10.12.2008. Osayleiskaavan ranta- ja vesialueella on liikennejärjestelmätarkastelussa (2008) esitettyä linjausta vastaava merkintä alueesta, johon saa rakentaa raitiotien. Alueen asemakaavoitus on käynnissä. Uudelle liikenneyhteydelle tarvitaan asemakaava. Laajasalossa on tehty raitiorataan liittyviä suunnitelmia ja asemakaavoja.

Laaditut ja suunnitellut selvitykset

Helsingin kaupunginhallituksen vastineen (1.6.2009) liitteenä olevan, raidevaihtoehtojen vertailuun liittyvien selvitysten listan mukaan Kruunuvuorenselän liikennejärjestelyjen vaikutuksista on tehty maisema-arviointi 2005 (Molino Oy, 11.4.2005). Läppäsillan rakentamisen ja Hylkysaaren laajentamisen kaupunkikuvallisia vaikutuksia sekä Korkeasaari–Kruunuvuorenranta -sillan vaikutuksia kaupunkikuvaan on arvioitu vuonna 2007 (Molino Oy 31.1.2007 ja 30.3.2007).

Helsingin kaupunginhallituksen mukaan maisemavaikutusarvio joukkoliikenneyhteyden osuudesta välillä Kruunuhaka–Tervasaari–Sompassaari–Korkeasaari tullaan laatimaan ja samalla tarkentamaan vaikutusarviota ratkaisusta riippuen Korkeasaaren–Palosaaren tarvittavien rakenteiden osalta. Kaupunginhallitus toteaa vastineessaan, että maisema- ja kaupunkikuvallisen arvion tekeminen on mahdollista vasta, kun hankkeesta on käytettävissä järjestettävän kansainvälisen suunnittelukilpailun tulokset.

Laajasalon raideyhteyden alueelta on tehty sedimenttitutkimuksia (Helsingin kaupunki, kiinteistövirasto, geotekninen osasto, raportti GEO 11227, 29.10.2008)

Lisäksi kaupunginhallituksen vastineen mukaan hankkeesta tehtyjen päätösten jälkeen on tehty mm. täydentäviä pohjatutkimuksia siltayhteyden linjalla, otettu sedimenttinäytteitä ja teetetty niiden laboratorioanalyysit, teetetty Pohjoisranta–Sompassaari -väliseen läppäsilltaan liittyvät Hanasaari B:n laivaliikenteen simuloinnit ja tehty raitioliikenteen poikkeusjärjestelyihin liittyviä suunnitelmia.

Kruunuvuorenselän sillan rakentaminen vaatii vesilain mukaisen luvan.

Suunnittelun yhteydessä toteutettu viestintä ja vuorovaikutus

Kaupunkisuunnitteluviraston toimittaman aineiston (Laajasalon joukkoliikenneyhteyden viestintä ja vuorovaikutus, muistio 18.11.2008) mukaan Laajasalon joukkoliikenneyhteyden suunnitelmia on esitelty yleisölle mm. kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa 23.1.2007 järjestetyssä tilaisuudessa yhdessä osayleiskaavaluonnoksen kanssa. Uudenmaan ympäristökeskus huomauttaa, että 23.1.2007 esitellyt suunnitelmat eivät (Kaupunkisuunnitteluviraston Laajasalon raitioyhteyttä koskevan muistion "Kruunuvuoren selän ylittävät raitioyhteydet 23.1.2007") mukaan koskeneet siltayhteyksiä vaan betonielementtitunnelilla toteutettuja yhteyksiä. Vuonna 2008 joukkoliikenneyhteyttä on esitelty Laajasalon asukkaille 4.6.2008 sekä 8.10.2008 pidetyissä tilaisuuksissa. Joukkoliikenneyhteyttä on esitelty myös Kaupunkisuunnittelu-lehden numerossa 2/2008 ja samaan aikaan asiasta avattiin omat nettisivut ja keskustelupalsta palautteen saamiseksi. Lehti jaettiin julkisena tiedotteena Laajasalon, Jollaksen ja Herttoniemen kotitalouksiin ja lisäksi se oli jaossa Laajasalon, Herttoniemen ja Kulosaaren kirjastoissa sekä Helsinki tiedotuksen Jugendsalissa.

Kaupunkisuunnitteluviraston toimittaman aineiston (Siltayhteys Laajasaloon raitio- ja kevyen liikenteen yhteyden toteuttamiseksi, jatkotyön ohjelmointi, muistio 25.11.2008) mukaan venekerhoja, pursiseuroja ja perinelaivayhdistyksiä sekä muita veneilyalalla toimivia on kuultu suunnitteluprosessin aikana.

Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, ettei siltoja koskevia, hankesuunnittelun lähtökohtana olevia suunnitelmia ja niihin liittyviä ympäristövaikutuksia ole riittävästi esitelty hankkeen vaikutusalueen asukkaille, eikä tarjottu mahdollisuutta osallistua hankkeen suunnitteluun ja vaikutusten arviointiin YVA-lain edellyttämällä tavalla.

3. ASIAN KÄSITTELY

Asian vireille tulo

Uudenmaan ympäristökeskus on 6.2.2009 ottanut harkittavakseen Laajasalon raidevaihtochtojen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarpeen. Hankkeella voi olla sellaisia ympäristövaikutuksia, jotka saattavat edellyttää ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) mukaista tapauskohtaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Uudenmaan ympäristökeskukseen 19.11.2008 saapuneessa kansalaisaloitteessa esitettiin harkinnanvaraisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn käynnistämistä koskien Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymää Laajasalon joukkoliikenteen raideratkaisua. Kansalaisaloitteessa tuotiin esille huomattavat vaikutukset olemassa olevaan kulttuurihistoriallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaaseen kaupunkiympäristöön, merelliseen kulttuurimaisemaan ja meriluontoon sekä Helsingin edustan meriliikenteeseen.

Uudenmaan ympäristökeskukseen 2.6.2009 saapuneessa kansalaisaloitteessa vaadittiin ympäristövaikutusten arviointimenettelyn käynnistämistä. Aloitteessa todettiin tehtyjen selvitysten olevan puutteellisia. Todettiin myös, että mahdollisuutta perusteelliselle kansalaiskeskustelulle ei ole toistaiseksi ollut.

Viranomaisneuvottelu

Uudenmaan ympäristökeskus on järjestänyt 24.11.2008 YVA-lain 6 §:n mukaisen viranomaisneuvottelun, jossa olivat läsnä hankkeesta vastaava sekä Uudenmaan liiton, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV:n, Helsingin kaupungin hallintokeskuksen, Helsingin kaupunginmuseon, Helsingin ympäristökeskuksen, Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen, Helsingin kaupungin HKL -liikelaitoksen ja Uudenmaan ympäristökeskuksen edustajat. Neuvottelussa keskusteltiin hankkeen tilanteesta ja YVA-menettelyn tarpeesta.

Viranomaisten kuuleminen

Uudenmaan ympäristökeskus on 6.2.2009 päivätyillä kirjeillään pyytänyt Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV:ltä, Museovirastolta, Helsingin kaupunginmuseolta, Helsingin Satamalta, Helsingin kaupungin HKL -liikelaitokselta, Merenkululaitokselta, Uudenmaan liitolta, Ympäristöministeriöltä ja Helsingin kaupungin ympäristökeskukselta lausuntoa asian johdosta. Lausuntonsa ovat antaneet Helsingin kaupunginmuseo, Helsingin Satama, Helsingin kaupungin ympäristökeskus, Merenkululaitos, Museovirasto ja Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV.

Helsingin kaupunginmuseo pitää tärkeänä hankkeen ympäristövaikutusten arviointia. Raide- ja kevyen liikenteen yhteys toteutettaisiin siltoina, joiden vaikutuspiirissä olisivat valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt Kruunuhaka, Korkeasaari, Mustikkamaa ja Kulosaari sekä historiallisesti ja maisemallisesti arvokas Kruunuvuorenselkä. Sillat katkaisisivat pitkiä avoimia näkymiä. Varsinkin Korkeasaaren ja Kruunuvuoren sekä Tervasaaren ja Sompasaaren yhdistävien siltojen haittavaikutukset ympäristössä olisivat suuret.

Kaupunginmuseo esittää, että lautta- tai vesibussiliikennettä ja metrotunnelia tutkittaisiin yhä vaihtoehtoina Kruunuvuorenrannan joukkoliikenteen järjestämiseksi.

Helsingin kaupungin ympäristökeskus pitää erittäin tärkeänä sitä, että uudelle asuinalueelle saadaa sujuvat joukkoliikenneyhteydet yhtäaikaaisesti asuntorakentamisen kanssa. Helsingin kaupungin ympäristökeskus ei näe tarvetta YVA-menettelylle ja pitää valitettavana Laajasalon raidevaihtoehtojen YVA-menettelyn tarpeen pohtimisen alkamista näin myöhään.

Laajasalon joukkoliikennejärjestelyjä on selvitetty runsaasti alueen kaavoituksen aikana. Eri kaavavaiheiden aikana on järjestetty paljon asukastilaisuuksia ja annettu maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset mahdollisuudet lausuntojen ja mielipiteiden esittämiseen. Maisema- ja kaupunkikuvallisten

vaikutusten lisäksi on selvitetty Kruunuvuorenselän pohjasedimenttien pilaantuneisuutta. Tutkimuksia on täydennettävä hankkeen suunnittelun aikana ja selvitettävä hankkeen vaikutukset veden virtaamaan, laatuun ja vaihtuvuuteen Vanhankaupunginlahdella, Kruunuvuorenselällä ja Töölönlahdella.

Helsingin Satama ei ota kantaa YVA-menettelyn tarpeellisuuteen. Se toteaa kuitenkin, että silta Tervasaaresta Sompasaareen risteää Hanasaaren laiturille johtavan laivaväylän kanssa. Silta on suunniteltu laivoja varten avattavaksi. Siltaa käyttävän liikenteen ja laivaliikenteen aikataulut on sovitettava niin, ettei aiheudu onnettomuuden vaaraa. Sillan avaamiseen on varattava riittävä aika avauslaitteiston häiriötilanteiden havaitsemiseksi ja sillan suojarakenteiden on estettävä mahdollisimman hyvin alusten häiriöiden aiheuttamat vaaratilanteet.

Merenkululaitoksen mielestä YVA-menettelyä ei tarvita, jos vaikutukset vesiliikenteelle voidaan muutoin selvittää. Paikallinen vesiliikenne vaikeutuisi huomattavasti ja sen turvallisuus heikentyisi.

Museovirasto arvioi, että siltayhteys muuttaisi oleellisesti Helsingin keskustan itäisiä merinäkyelmiä ja liittyy visuaalisesti valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin, kaupunkikuvallisiin ja kaupunkirakenteellisiin arvoja omaaviin ympäristöihin.

Museoviraston mukaan hanke aiheuttaa YVA-lain 2 §:n 3 momentissa tarkoitettuja ympäristövaikutuksia. YVA-menettelyssä olisi analysoitava välittömien kaupunkikuvallisten ja -rakenteellisten vaikutusten lisäksi välillisiä vaikutuksia maankäytön kehitykseen ja rakennettuun ympäristöön.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) ei ota kantaa YVA:n tarpeeseen. Siltayhteys Helsingin kantakaupungista Kruunuvuorenrantaan on joukkoliikenteelle merkittävä hanke, jonka liikenteelliset, ympäristölliset ja muut vaikutukset tulee selvittää riittävän tarkasti. YTV pitää tärkeänä, että siltayhteys rakennetaan Kruunuvuorenrantaan mahdollisimman aikaisin, koska kulkumuotovalinnat tehdään heti asukkaiden muuttaessa alueelle.

Hankkeesta vastaavien kuuleminen

Uudenmaan ympäristökeskus on kirjeillään 6.4.2009 varannut Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirastolle tilaisuuden tulla kuulluksi viranomaisneuvotteluun ja annettuihin lausuntoihin liittyen.

Helsingin kaupunginhallitus toteaa Uudenmaan ympäristökeskukseen 4.6.2009 saapuneessa vastineessa, että Laajasalon raidevaihtoehtojen hankkeesta vastaava viranomaisneuvottelu on Helsingin kaupunki ja lausuntoa hankkeesta vastaavan kuulemiseksi olisi tullut pyytää kaupunginhallitukselta.

Kaupunginhallitus arvioi, että hankkeessa ei ole tarpeen soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Kaupunginhallitus katsoo, että verrattessa Laajasalon raidejärjestelyä YVA-asetuksessa lueteltuihin hankkeisiin se on koko- ja mittaluokaltaan sekä ympäristövaikutuksiltaan vähäinen.

Kaupunginhallitus esittää, että arvioitaessa, tuleeko hankkeesta tehdä harkinnanvarainen YVA-arvio, tulee asetuksen 7 §:n luetelluista ominaisuuksista lähinnä tarkasteltavaksi hankkeen koko, sijainti (nykyinen maankäyttö), ja suhde luonnon- ja maisemansuojelualueisiin sekä historiallisesti, kulttuurisesti ja arkeologisesti merkittäviin alueisiin sekä vaikutusten pysyvyys.

Siltayhteys tulisi rakennettavaksi paikalle, joka visuaalisesti liittyy valtakunnallisesti arvokkaaksi luokiteltuun maisema- ja kulttuuriympäristöön. Tällöin on ensisijaisesti kysymys siltaosuuden arvo- ja esteettisyysnäkemyksistä, mikä on tullut esiin myös vuorovaikutuksessa ja asian johdosta aiemmin annetuissa lausunnoissa.

Kaupunginhallitus toteaa, että Uudenmaan ympäristökeskus on aiemmin esittänyt Laajasalon raidevaihtoehtojen YVA-tarvetta koskeneessa kokouksessa näkemyksensä (muistio 24.11.2008), että maisemavaikutukset eivät voisi olla ainoa syy YVA-prosessiin.

Kaupunginhallitus arvioi, että hankkeen ympäristövaikutukset ovat siinä määrin tiedossa kuin tässä suunnitteluvaiheessa voidaan edellyttää. Maisema- ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia on selvitetty ja pohjasedimenttien tilasta on hankittu tietoa. Kaupunginhallituksen mukaan vuorovaikutus ja osallistumismahdollisuudet ovat olleet runsaita, ja vuorovaikutus jatkuu asemakaavavaiheessa. Myös vaihtoehtojen vertailu on ollut runsasta. Kaupunginhallitus toteaa, että kaavoituksessa tehtävä tarkastelu riittää sosiaalisten, kulttuurillisten ja maisemallisten vaikutusten arviointiin. Kaupunginhallitus toteaa vielä, että liikennejärjestelmätason vaihtoehtojen vertailu on ollut perusteellista ja että raideyhteyden toteuttamisvaihtoehdoista on tehty riittävästi teknisiä selvityksiä.

4. HANKKEEN YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Siltayhteyden pengerrettyjen osuuksien täyttötyöt edellyttävät mittavaa massojen kuljetusliikennettä koko yhteysosuudella. Siltojen ja penkereiden rakentamisesta aiheutuva väliaikainen vaikutus on veden samentuminen lähialueella, sedimenttien liikkuminen ja siihen mahdollisesti liittyvät haitallisten aineiden ja ravinteiden vaikutukset sekä rakentamisen aikaiset rajoitukset vesiliikenteelle.

Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu 2008 -raportin mukaan orgaanisia tinayhdisteitä (TBT, TPT) ja raskasmetalleja esiintyy selällä siinä määrin, että lähtökohtaisesti on varauduttu niiden käsittelyyn rakentamisen yhteydessä. Sompasaaren itäpuolisen ruoppauskohteen sedimenttitutkimuksen perusteella tarvittavat ruoppaukset voitiin kuitenkin tehdä normaalisti.

Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan sekä kulttuuriympäristöön

Sillat muodostaisivat Helsingin kaupunkikuvassa huomattavan suuren elementin. Sillat näkyvät laajalle alueelle avarassa Kruunuvuorenselän maisematilassa. Sillan rakenteiden suunnittelussa on otettava huomioon mm. merenpinnan nousuun liittyvät vaikutukset sillan korkeusasemaan.

Maisemavaikutusten arvion (Molino Oy 30.3.2007/Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirja 12.11.2008) perusteella siltojen mittakaava ja laaja näkyvyysalue on keskeinen ongelma. Sillat luovat mm. laajoja katvealueita, peittävät kaukomaisemaa ja jakavat Kruunuvuorenselän kahteen osaan.

Siltojen vaikutusalueella on mm. Unescon maailmanperintökohde, Suomenlinna sekä valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt Kruununhaika, Korkeasaari, Mustikkamaa ja Kulosaari sekä historiallisesti ja maisemallisesti arvokas Kruunuvuorenselkä. Merellinen Helsinki ja Kruunuvuorenselkä osana sitä ovat osa Suomen kansallismaisemaa. Raidelinja on suunniteltu kulkemaan mm. Kruununhaan vanhan asuntokadun läpi sekä kaupunginosan perinteisen venesataman kohdalla ja se sivuaisi Terveasaaren virkistysaluetta pitkällä pengerretyllä mereen täytetyllä osuudella.

Silta muuttaa Helsingin sisälahtien ja satama-alueiden merenkulun perinteitä, jotka ovat olleet tärkeä osa Helsinkiä 1800-luvulta lähtien. Silta heikentää Hanasaari–Suvilahti–Sompasaari -alueen merellistä imagoa.

Vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen

Hankkeella on vaikutuksia pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmään ja yhdyskuntarakenteeseen. Suora joukkoliikenneyhteys ja mahdollisuus sen jatkamiseen Kruunuvuorenrannasta eteenpäin luovat edellytyksiä alueen lisärakentamiselle tulevaisuudessa. Paremmilla yhteyksillä on merkitys myös Sompasaaren tulevalle kaupunkirakenteelle.

Helsingin yleiskaavassa 2002 on Katajanokan ja Laajasalon välille merkitty rautatie- tai metroyhteys. Helsingin kaupunginhallituksen vastineen (1.6.2009) mukaan Yleiskaava 2002 ei ottanut tarkemmin kantaa raitiolinjan edellyttämän kiinteän yhteyden linjaukseen. Uudenmaan ympäristökeskus toteaa, että yleiskaavaselostuksessa Laajasalon suunnan raideratkaisun yhteydessä mainitaan Kruunuvuorenselän kautta kulkeva metro. Metro liitetään osaksi kantakaupungin laajempaa raideverkkoratkaisua. Hylkysaarta sivuavaa linjausvaihtoehtoa on selostuksen mukaan myös tutkittu. Vuoden 2008 Laajasalon joukkoliikenneyhteyttä koskevissa suunnitelmissa esitetty linjaus poikkeaa perustelua vaativalla tavalla yleiskaava 2002:ssa esitetystä linjauksesta.

Vaikutukset veden virtaamaan, laatuun ja vaihtuvuuteen

Siltarakenteen täytöt ja siltapilarit sekä pengerretyt osuudet voivat aiheuttaa mm. virtausmuutoksia ja veden laadun muutoksia Kruunuvuorenselän merialueella. Virtaamavaikutuksia on arvioitu mm. Jätkäsaaren ja Koivusaaren

meritäytöistä tehtyjen selvitysten pohjalta. Niiden perusteella pysyvät muutokset veden laadussa raideyhteyden vuoksi olisivat pieniä.

Vaikutukset vesiliikenteeseen

Sillat rajoittavat korkeatakilaisten alusten pääsyä siltayhteyden pohjoispuolelle. Silloista saattaa aiheutua vaikutuksia myös paikallisen vesiliikenteen turvallisuudelle.

Vaikutukset elinoloihin, viihtyvyyteen ja virkistykseen

Raidelinjat on suunniteltu kulkemaan mm. Tervasaaren lähivirkistysalueen vieritse, mikä voi aiheuttaa häiriötä virkistysalueen käytölle.

Kruunuvuorenselän alueella siltayhteys lisää mahdollisuuksia viher- ja virkistysalueiden käyttöön. Siltojen myötä muodostuisi merellinen kevyen liikenteen verkosto Tervasaari–Sompassaari–Korkeasaari–Mustikkamaa–Kulosaari Helsingin itäisille esikaupunkialueille. Siltoihin liittyy myönteisiä vaikutuksia myös mm. silloilta avautuvien maisemien myötä.

Joukkoliikenneyhteys pienentäisi liikenteen aiheuttamia kielteisiä ympäristövaikutuksia Helsingin alueella. Liikennejärjestelmätarkastelun mukaan liikennemäärät Kulosaaren sillalla vähenisivät Kruunuvuorenselän raitioliikennevaihtoehdossa noin 9 % (12 000 ajoneuvoa) 0+ -vaihtoehtoon (Herttoniemen asemalle suuntautuva liityntäbussijärjestelmä) verrattuna.

5. YMPÄRISTÖKESKUKSEN RATKAISU

Uudenmaan ympäristökeskus päättää, että Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston hankkeeseen Laajasalon raideliikennevaihtoehdoista sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

6. RATKAISUN PERUSTELUT

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994, YVA-lain) 4 §:n 1 momentin ja vastaavan asetuksen (713/2006, YVA-asetuksen) 6 §:n mukaisesti säännöskohdan hankeluettelossa lueteltuihin hankkeisiin, joista Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen täytäntöön paneminen edellyttää arviointia taikka joista saattaa aiheutua merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia Suomen luonnon ja muun ympäristön erityispiirteiden vuoksi. Arviointimenettelyä sovelletaan lisäksi YVA-lain 4 §:n 2 momentin mukaisesti sellaiseen hankkeeseen tai jo toteutetun hankkeen muuhunkin kuin 4 §:n momentissa tarkoitettuun olennaiseen muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, lain 4 §:n 1 momentissa tarkoitettujen hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä haitallisia vaikutuksia.

Harkittaessa vaikutusten merkittävyyttä yksittäistapauksessa on sen lisäksi, mitä YVA-lain 4 §:n 2 momentissa säädetään, otettava huomioon hankkeen ominaisuudet, mm. hankkeen koko ja sen aiheuttama pilaantuminen ja muut haitat, sijainti, mm. nykyinen maankäyttö ja luonnon sietokyky ottaen erityisesti huomioon mm. maisemansuojelualueet tai historiallisesti tai kulttuurisesti merkittävät alueet sekä vaikutusten luonne, mm. vaikutusalueen laajuus – altistuvan väestön määrä tai vaikutusten suuruus.

Hanke on kooltaan mittava. Myös hankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat olla merkittäviä. Sillat yhdessä pengerrysten kanssa aiheuttavat merkittäviä maisemallisia vaikutuksia valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen alueella ja vaikutuksia kaupunkikuvaan. Välittömien vaikutusten lisäksi hankkeella olisi vaikutuksia pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmään, kaupunki- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä maankäytön kehitykseen myös pidemmällä aikajänteellä. Hankkeen vaikutukset kohdistuisivat myös vesiliikenteeseen ja sen turvallisuuteen sekä vesiympäristöön. Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, ettei hankkeen vaikutuksia ole selvitetty muun lain mukaisessa menettelyssä YVA-laissa (5 §) edellytetyllä tavalla.

Tieto aiemmista vaikutuksista koskevista jo tehdyistä selvityksistä on tarpeen koota selkeäksi kokonaisuudeksi. Lisäselvityksiä tarvitaan joka tapauksessa mm. maisemavaikutusten, veden virtaamaan ja laatuun kohdistuvien vaikutusten sekä vesiliikenteelle aiheutuvien vaikutusten osalta. YVA-menettelyssä voidaan tarkastella myös suunniteltavaan ratkaisuun sisältyviä mahdollisia vaihtoehtoja. Vaikutusten lieventämiskeinoja tulee tarkastella perusteellisesti. YVA:ssa tehtäviä selvityksiä ym. voidaan hyödyntää tulevassa kaavoituksessa ja hankesuunnittelussa. Vuorovaikutuksen ja osallistumisen kattava ja järjestelmällinen toteutus kokoluokaltaan ja vaikutuksiltaan merkittävän hankkeen suunnittelun yhteydessä on tärkeää.

7. SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (468/1994) 2 §, 4 §, 6 § ja 19 §.

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (713/2006) 4 §, 6 § ja 7 §.

Hallintolaki 60 §.

8. PÄÄTÖKSESTÄ TIEDOTTAMINEN

Tämä päätös lähetetään saantitodistuksin hankkeesta vastaavalle. Uudenmaan ympäristökeskus tiedottaa tästä päätöksestä kuuluttamalla Helsingin kaupungin virallisella ilmoitustaululla.

Päätös julkaistaan myös sähköisesti Uudenmaan ympäristökeskuksen internetsivuilla osoitteessa www.ymparisto.fi/uus > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA > YVA-päätökset > Liikenne.

9. MUUTOKSENHAKU

Hankkeesta vastaava saa hakea tähän päätökseen muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen. Valituskirjelmä on toimitettava Helsingin hallinto-oikeuteen 30 päivän kuluessa siitä, kun hankkeesta vastaava on saanut tiedon päätöksestä. Valitusosoitus on liitteenä.

Tähän päätökseen ei saa muutoin erikseen hakea valittamalla muutosta. Päätökseen voi kuitenkin hakea muutosta hanketta koskevan muun lain mukaisen lupa-asian ratkaisun tai hankkeen toteuttamisen kannalta muun olennaisen päätöksen muutoksenhaun yhteydessä. Tällöin tähän päätökseen voivat hakea muutosta ne, joilla on valitusoikeus em. muun lain mukaisen lupa-asian ratkaisusta tai päätöksestä.

Johtaja

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Marketta Virta

Ylitarkastaja

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Sirpa Torkkeli

JAKELU

Ympäristöministeriö
Suomen ympäristökeskus
Helsingin kaupungin liikennelaitos
Helsingin kaupunginmuseo
Helsingin kaupungin ympäristökeskus
Helsingin Satama
Merenkululaitos
Museovirasto
Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV
Uudenmaan liitto

LIITTEET

Valitusosoitus

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen

Uudenmaan ympäristökeskuksen päätökseen tyytymätön saa hakea siihen muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta kirjallisella valituksella. Valituskirjelmä on toimitettava valitusajan kuluessa Helsingin hallinto-oikeuden kirjaamoon.

Valitusaika

Valitus on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään kolmantenakymmenentenä (30) päivänä päätöksen tiedoksisaantipäivästä, sitä päivää lukuun ottamatta. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, lauantai, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, jouluaatto tai juhannusaatto, valitusaika jatkuu vielä seuraavana arkipäivänä.

Tiedoksisaantipäivän osoittaa tiedoksianto- tai saantitodistus. Jos kysymyksessä on sijaistiedoksianto, päätös katsotaan tiedoksisaaduksi, ellei muuta näytetä, kolmantena päivänä tiedoksianto- tai saantitodistuksen osoittamasta päivästä. Virkakirjeen katsotaan tulleen viranomaisen tietoon saapumispäivänään.

Valituksen sisältö

Valituskirjelmässä on ilmoitettava

- valittajan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- päätös, johon haetaan muutosta, miltä kohdista muutosta haetaan, mitä muutoksia vaaditaan tehtäväksi ja millä perusteilla muutosta vaaditaan.

Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi, osoite ja puhelinnumero.

Valituskirjelmä on valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitettava.

Valituksen liitteet

Valituskirjelmään on liitettävä

- ympäristökeskuksen päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus päätöksen tiedoksisaantipäivästä
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle
- asiamiehen valtakirja

Valituksen toimittaminen perille

Valituskirjelmän voi viedä valittaja itse tai hänen valtuuttamansa asiamies. Sen voi omalla vastuulla lähettää myös postitse tai toimittaa lähetin välityksellä. Postiin valituskirjelmä on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille valitusajan viimeisenä päivänä viraston aukioloaikana.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään asian käsittelystä hallinto-oikeudessa oikeudenkäyntimaksu 82 €. Tuomioistuinten ja eräiden oikeudenkäyntiviranomaisten suoritteista perittävistä maksuista annetussa laissa (701/93) on erikseen säädetty eräistä tapauksista, joissa maksua ei peritä.

Maksua koskeva muutoksenhaku

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että tästä päätöksestä perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua Uudenmaan ympäristökeskukselta kuuden kuukauden kuluessa tämän päätöksen antamispäivästä.

Helsingin hallinto-oikeus
käyntiosoite Ratapihantie 9
postiosoite PL 120, 00521 HELSINKI
puhelinvaihe 010 36 42 000
telekopio 010 36 42 079
sähköposti helsinki.hao@om.fi
aukioloaika klo 8.00 - 16.15