

12.04.2024

33/10.02.02/2022  
[Viikinrannan–Lahdenväylän  
osayleiskaava]**Vastaanottaja**

Helsingin kaupunki  
Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus  
Maankäytön yleissuunnittelu  
Yleiskaavoitus  
[helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

**Viite**

Lausuntopyyntönnö 5.4.2024  
HEL 2021-011524 T 10 03 02 00  
Hankenumero 6684\_2

**Lausunto Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaluonnoksesta**

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavalla laajennetaan kantakaupunkia Lahdenväylän suunnassa Viikin–Malmin pikaraitiotien varressa sekä eheytetään yleiskaavallinen kokonaisuus Korkeimman hallinto-oikeuden Yleiskaavasta 2016 kumoamalta osalta. Alueesta suunnitellaan monipuolinen, urbaani kaupunginosa, joka yhdistää Arabianrannan Viikkiin.

Osayleiskaavan rinnalla laaditussa Lahdenväylän esiselvityksessä tarkastellaan edellytyksiä muokata tätä moottoritien lähestymisjaksoa kaupunkiin siten, että liikenteen ympäristövaikutuksia vähennetään kuitenkin säilyttäen valtakunnallisen väylän riittävä palvelutaso. Selvityksen pohjalta nopeusrajoitus voidaan alentaa 80 km/h tasolle, ja jatkotyössä selvitetään mahdollisuuksia 60 km/h nopeustasolle.

Osayleiskaavassa Viikin–Malmin pikaraitiotie on linjattu Lahdenväylän varteen. Pikaraitiotien pysäkki sijoittuu Hernepellontien alikulun koillispuolelle, ja tämän ympärille on suunniteltu Viikinrannan alueen keskus aukioineen ja kaupallisine palveluineen. Keskusaukiolta on suunniteltu jalankulkuyhteydet ympäröivään kantakaupunkirakenteeseen.

*Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:*

Kaavahanke tukee MAL-tavoitteita tiivistyvän kaupunkirakenteen osalta tukeutumalla joukkoliikenteeseen ja kestävään liikkumiseen. HSL:n liikenteen lisäksi on huomioitava myös pidemmältä tulevan joukkoliikenteen tarpeet etenkin solmupisteissä ja vaihtoyhteyksien osalta.

12.04.2024

33/10.02.02/2022

[Viikinrannan–Lahdenväylän  
osayleiskaava]

Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040 -työssä valtatie 4 on Kehä III-Kehä I välillä maakunnallisesti merkittävä tiejakso ja tärkeä pitkämatkaiset tavara- ja joukkoliikenteen reitti. Maakunnallisesti merkittävien tiejaksojen nopeusrajoitustavoite on vähintään 80 km/h, tavara- ja joukkoliikenne priorisoidaan tarvittaessa. Tiejaksojen kehittämisessä huomioidaan valtakunnallisesti merkittävien terminaalilyhteyksien toimintavarmuuden lisäksi myös lähialueen maankäytön kehittämisen synnyttämät tarpeet sekä yhteyksien että liikenteen haittojen osalta.

HSL kiittää, että on päässyt kaavahankkeeseen mukaan heti alusta alkaen. Raitiotieverkon kehitys aidosti seudulliseksi on tärkeää ja tämän vuoksi tulee luoda seudullisessa yhteistyössä näkemys siitä, miten tämä toteutetaan.

### **Bussiliikenne**

Lahdenväylä on joukkoliikenteen kannalta merkittävä väylä ja se tuo nopeutusta pidemmältä HSL-alueelta Helsinkiin tuleville busseille palvellessa samalla myös valtakunnallista bussiliikennettä. Joukkoliikenteen tulee olla väylällä jatkossakin sujuvaa.

HSL ei näe Viikki-Malmi pikaraitiotien poistavan bussiliikennettä Lahdenväylältä merkittävässä määrin, mikä tarkoittaa, että bussit tarvitsevat edelleen oman tilansa ja niille tulee suunnitella tiheään liikenteen mukaiset korkeatasoiset kaista- ja pysäkkijärjestelyt sekä mahdolliset muut etuudet. Huomionarvoista on, että mikäli Lahdenväylän nopeutta alennettaisiin, voisi se mahdollistaa pysäkkien toteuttamisen nykyistä joustavammin ja optimoiden. Tässä yhteydessä on syytä tarkastella, onko Lahdenväylän ja Kehä I:n liittymään mahdollista toteuttaa pysäkit. Ilmasillan liittymään tulee pysäkit, mutta nämä ovat liian kaukana Kehä I:stä ja Kehä I:lle jää edelleen merkittävää poikittaisliikennettä, jonka määrä todennäköisesti ennemmin lisääntyy kuin vähenee. Laadukkaat vaihtoyhteydet nähdään tärkeänä, kun Kehä I:n rooli joukkoliikenteelle kasvaa tulevaisuudessa entisestään. Kehä I:llä on tunnistettu merkittävää potentiaalia joukkoliikenteen kysynnän lisäämiseen ja syksyllä 2024 on tarkoitus aloittaa uusi Kehä I:stä pitkin kulkeva bussilinja 554.

Raitiotieverkon kehitystä tarkastellessa tulee myös tarkastella saman alueen bussiliikennettä. Nykyisessä talustilanteessa tulee varautua myös korkeatasoiseen bussiratkaisuun, jos raidevaihtoehto todetaan liian kalliiksi. Viikki-Malmi pikaraitiotien osalta on myös vielä tarkentamatta, toimisiko se nopeana runkoyhteytenä Helsingin keskustaan vai entisen lentokentän alueen pääyhteytenä. Joukkoliikennesuunnittelun kannalta oleellisten pysäkkien tarve on hyvä tunnistaa jo tässä vaiheessa, jotta niille saadaan varmistettua tarvittavat tilat ja sujuvat vaihtoyhteydet. On tutkittava, ovatko solmupisteet vielä joukkoliikenteen kannalta oleellisissa kohdissa ja tarvittaessa näihin

12.04.2024

33/10.02.02/2022

[Viikinrannan–Lahdenväylän  
osayleiskaava]

tehtävä tilavaraukset, jotta reitit pysäkkien väliltä ovat sujuvat, viihtyisät ja esteettömät.

## Raideliikenne

### Koillis-Helsingin raitiotiet

Osayleiskaavan alueelle on suunniteltu Viikin-Malmin pikaraitiotie -nimellä (Viima) kulkevaa pikaraitiotiehanketta. Viima-ratikka on osa laajempaa Koillis-Helsingin pikaraitioliikenteen verkostoa, joka kaksihaaraisen Viiman lisäksi sisältää Raide-jokeri 2 - linjan (pikaraitiolinja 560) sekä Tiederatikka-nimeä kantavan linjan. Jälkimmäisen näistä on suunniteltu operoivan myös osayleiskaavan alueella. Pikaraitiolinja 570 eli Vantaan ratikka kuuluu myös laajemmassa perspektiivissä koilliseen pikaraitiotiekokonaisuuteen.

Jatkotarkasteluna olisi hyödyllistä käynnistää yksittäisiä hankkeita laajempi Koillis-Helsingin raitiotiehankkeiden kokonaistarkastelu, jonka avulla hankelaajuudet, hankkeiden keskinäiset riippuvuudet ja reunaehdot sekä tarkoituksenmukainen toteutusjärjestys saataisiin määritettyä. Tämän ”Koillis-Helsingin raitiotieverkkoselvityksen” tavoitteena tulisi olla myös hankkeiden ja rataosuuksien roolin kirkastaminen liikennejärjestelmätasolla. Suunnitelma voisi koota yhteen myös ratikkaratkaisujen vaikutukset alueen bussiliikenteeseen ja niiden linjaston vaiheistukseen.

### Maankäytön runko vai joukkoliikenteen runkoyhteys

Viikin-Malmin pikaraitiotie kulkee koko suunnittelualueen läpi. Rataosuudelle on Viiman vielä julkaisemattomassa yleissuunnitelmassa suunniteltu kuutta pysäkkiä. On tunnistettava, että Viima-ratikka ei voi samaan aikaan toimia Malmin lentokenttä -alueen nopeana ja houkuttelevana keskustayhteytenä ja Viikin alueen paikallista liikkumista mahdollistavana joukkoliikenneyhteytenä. Raitiotien houkuttelevuus ja käyttökelpoisuus pidempiä matkoja palvelevana keskustayhteytenä laskee linjan varren pysäkkiverkon tiheydessä – olkoonkin, että maankäyttö linjan varrella perustelisikin siirtymäosuutta tiheämmän pysäkkiverkon. Kysymys siitä, onko pikaraitiorata Lahdenväylän käytävässä sekä Viikin-Malmin alueella maankäytön runko vai joukkoliikenteen liikennejärjestelmätason nopeat siirtymät mahdollistava runkoyhteys, tulee ratkaista jatkosuunnittelussa.

Perusteltukin hitaus käytävässä tarvitsee rinnalleen nopeammat siirtymät Helsingin keskustan ja Malmin lentokentän välillä mahdollistavan bussiliikenteen, jotta seudullinen saavutettavuus ei kärsi. Mikäli Lahdenväylän nopeusrajoitusta lasketaan esimerkiksi pohdittuun 60–80 km/h, niin erillisradalla ja erillisnopeusrajoituksella operoivan pikaraitiotien nopeus muuttuu kilpailukykyiseksi nykyisenkaltaiseen moottoritiebussiliikenteeseen nähden. Vastaavasti nopeusrajoituksen alentaminen kasvattaa

12.04.2024

33/10.02.02/2022  
[Viikinrannan–Lahdenväylän  
osayleiskaava]

bussiliikenteellä tarjottavien keskustamatkojen matka-aikaa ja heikentää siten koillissuunnan joukkoliikennepalvelua nykyisestä.

Lisätietoja lausunnosta antaa Teija Visa. HSL osallistuu mielellään jatkosuunnitteluun kestävien kulkumuotojen osalta ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Teija Visa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Silfver Vesa  
Vs. Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 8.5.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.



**Kommentti**

**16.4.2024**

MV/00720/2024

1 (2)

Viite HEL 2021-011524 T 10 03 02 00

**Asia HELSINKI, Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava**

Museoviraston ja alueellisen vastuumuseon välisen työnjaon mukaisesti Helsingin kaupunginmuseo vastaa lausunnon antamisesta.

Erikoisasiantuntija

Elisa El Harouny

Liitteet

Jakelu Helsingin kaupunki

Tiedoksi Helsingin kaupunginmuseo / Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo

**Asiakirjan sähköinen allekirjoitus**  
**Elektronisk underskrift av document**  
**Electronic signature of a document**

**Asia / Sak / Case**

**MV/00720/2024**

**HELSINKI, Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava**

**Asiakirja / Dokument / Document**

**MV/00720/2024-2**

**HELSINKI, Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava**



Helsingin kaupunki  
Kaupunkiympäristön toimiala

Lausunto  
22.04.2024

helsinki.kirjaamo@hel.fi

1781/00.02.023.0230/2021

Viite: Lausuntopyyntö HEL 2021-011524 T 10 03 02 00

## Lausunto Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan luonnoksesta

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala pyytää lausuntoa Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaluonnoksesta. Kaavaluonnoksen mukaan Koskelan ja Kehä I väliselle, Lahdenväylän ja tulevan Viikin-Malmin pikaraitiotien varteen sijoittuvalle alueelle suunnitellaan kaupunkirakenteen uudistamista. Viikinrannan pienteollisuusalue muuttuisi kantakaupunkimaiseksi asuinalueeksi. Lahdenväylälle tutkitaan toimenpiteitä sen ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Valmistelijoiden tavoitteena on esitellä osayleiskaavaehdotus ja osallisilta saatu palaute kaupunkiympäristölautakunnalle lokakuussa 2024.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut kiittää lausuntopyynnöstä ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

### HSY:n toiminnot osayleiskaava-alueella

Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava-alue sijaitsee välittömästi Viikinmäen jäteveden keskuspuhdistamon eteläpuolella Viikintien varrella. Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitos sijaitsee kaava-alueen länsiosassa Vantaanjoen varrella. Kaava-alue rajautuu etelässä Vanhankaupunginlahden Natura-luonnonsuojelualueeseen. Kaava-alueelle on osoitettu pääasiassa asuin- ja toimitila- sekä keskustatoimintoja palvelevaa rakentamista.

Kaava-alueelle sijoittuu poikkeuksellisen paljon jätevedenpuhdistamon toiminnan kannalta välttämättömiä, huoltoon ja toimintojen ylläpitoon sekä ympäristöluvan mukaiseen hätäpurkuun liittyviä rakenteita sekä huoltoliikenteen maanalainen yhteys Viikinmäen puhdistamolle. Viikintien pohjoispuolella olevan Viikinkallion alueelle sijoittuu jätevedenpuhdistamon maanalaisen laajennusosan maanalaisen kaavan tilanvaraus.

Viikinmäen jätevedenpuhdistamolla ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitoksella varastoidaan ja käsitellään laajamittaisesti vaarallisia kemikaaleja, jotka edellyttävät käsittelyn, kuljetuksen ja säilytyksen osalta ympäristöterveys- ja turvatoimenpiteitä. Jätevedenpuhdistamolla em. toimenpiteitä edellyttävät lisäksi lietteen kuljetukset, jotka voivat myös aiheuttaa normaalista laitostoiminnasta poikkeavia hajuhaittoja. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes on määritellyt laitoksille Seveso-direktiivin mukaiset konsultointivyöhykkeet, jotka määrittelevät muuhun toimintaan noudatettavia etäisyyksiä. Konsultointivyöhykkeitä tulee noudattaa maankäytön suunnittelussa. Tällä alueella ne ovat 0,5 ja 0,2 kilometriä. HSY pitää erittäin huolestuttavana sitä, että näitä konsultointivyöhykkeitä ei ole osayleiskaavan laadinnassa noudatettu eikä niitä mainita kaavaluonnoksen aineistoissa.

Kaavaluonnoksen valmistelusta on pidetty HSY:n ja Helsingin kaupunkiympäristön toimialan edustajien välillä useita palavereja viimeksi kuluneen vuoden aikana. Kokouksissa on käsitelty HSY:n tilantarpeita ja näkemyksiä suunnittelun ja toteutuksen reunaehdoista Viikinmäen jätevedenpuhdistamon ja Vanhankaupungin vedenkäsittelylaitoksen nykyisten ja tulevien toimintojen osalta. Kokouksista huolimatta nyt lausunnoilla oleva kaavaluonnos on edelleen HSY:n näkökulmasta keskeneräinen.

### **Viikinkallio**

EU-parlamentti on hyväksynyt 10.4.2024 uuden yhdyskuntajätevesidirektiivin, joka velvoittaa HSY:n rakentamaan orgaanisten haitta-aineiden poistolaitoksen 2030-luvun aikana. Viikinkallion alueella on maanalainen ja maanpäällisten tukitilojen tilavaraus tähän tarkoitukseen uudelle puhdistamon vaatimalle prosessialueen laajennukselle. Haitta-aineiden poistolaitoksen tilavaraus sisältyy voimassa olevaan Helsingin maanalaiseen yleiskaavaan 2021. Maanalaisten tilojen maan pintaan tulevat toimintaa tukevat rakenteet tulee yhteensovittaa maanpäällisen kaavoituksen osoittamien tilojen kanssa.

Prosessitilojen suunnittelu on viitesuunnitteluvaiheessa ja on osaltaan odottanut yhdyskuntajätevesidirektiivin valmistumista. Viitesuunnittelussa on käynyt ilmeiseksi, että Viikinkallion päälle on tarpeen rakentaa useita hätäpoistumisreittejä ja ilmanvaihtoon liittyviä hormirakenteita. Näin ollen prosessitilat tulee suunnitella ennen kaavailtua maanpäällistä tarkemman asteista asemakaavoitusta. Jatkosuunnittelussa tulee samalla huomioiduksi prosessissa mahdollisesti syntyvät prosessipäästöt (esimerkiksi otsonijäämät), joiden riittävä laimentuminen maanpäällisessä ympäristössä tulee varmentaa.

Laitokseen kulkee kaksi uutta ajotunnelia Viikintieltä. Ajotunnelien liikennöinti ja liittymät maan pinnalla tulee turvata. Prosessitiloihin kuljetetaan liikennöintiväyliä pitkin kemikaaleja ja mahdollisesti muita prosessihyödykkeitä ja poistetaan esimerkiksi mahdollisia prosessissa syntyviä jätėjakeita. Prosessikemikaalien luokitukset tulevat tarkkenemaan jatkosuunnittelussa. Alueelle ei voi rakentaa maanalaista pysäköintiä, mikäli geotekniset turvavyöhykkeet prosessitiloihin nähden eivät täyty, ja alueen kallion laatu tulee tarkistaa näytteenotolla. Alueelle tulee laatia maanalainen asemakaava.

Hernepellontielle sijaitsevalle Viikinmäen puhdistamolle kuljetetaan 100 % metanolia täysiperävaunuajoneuvoissa useita kertoja viikossa. Kyseessä on helposti syttyvä ja myrkyllinen kemikaali (H225, H301, H311, H331 ja H370), jonka kuljetukselle ei ole osoitettu muuta turvallista reittiä kuin Hernepellontien kautta tapahtuva liikennöinti. Kaikki muut vaihtoehtoiset reitit kulkisivat tiiviisti rakennettujen ja rakenteilla olevien asuinalueiden kautta. HSY korostaa, että Hernepellontien kautta tapahtuvan turvallisen liikennöinnin takaaminen on erittäin tärkeää sekä alueen rakentamisen aikana että tulevaisuudessa, ellei kaavoittajalla ole osoittaa vaihtoehtoista reititystä huomioiden kemikaalin luokitus.

### **Viikinranta ja Säynäslahti**

Viikinmäen jätevedenpuhdistamolla puhdistetaan yli miljoonan pääkaupunkiseudun asukkaan sekä viemäröntialueen teollisuuden jätevedet. Alueella sijaitsee HSY:n Viikinmäen jätevedenpuhdistamon sisäänajotunneli, joka on laitoksen raskaan liikenteen pääasiallinen kulkureitti, puhdistetun jäteveden johtojärjestely purkutunneliin, nykyinen hätäpurkuyhteys lumensulatusaltaan kautta Viikinojaan sekä maanalainen aluevaraus ma2 puhdistetun jäteveden uudelle hätäpurkuyhteydelle Viikinojaan ja sitä kautta Säynäslahteen. Nämä toiminnot ovat kriittisiä puhdistamon toiminnan näkökulmasta, ja niiden tulee säilyä toimintakuntoisina koko ajan ja kaikissa olosuhteissa. Osayleiskaavan luonnoksessa puhdistamon toiminnoille osoitetut tilanvaraukset ovat riittämättömiä. Lisäksi muiden toimintojen osoittaminen puhdistamon toimintojen välittömään läheisyyteen on erittäin ongelmallista niin



puhdistamon toiminnan kuin yleisen turvallisuuden, huoltovarmuuden ja ympäristöterveyden näkökulmista.

Kaava-alueella sijaitsee puhdistetun jäteveden purkurakenne, josta on yhteys ulkomerelle johtavaan purkutunneliin, sekä hätäpurkuyhteys nykyisen lumensulatusaltaan kautta maan pinnalla kulkevaan Viikinojaan, joka johtaa Vanhankaupunginlahteen. HSY toteuttaa 2020-luvun loppupuolella uuden, nykyiselle purkutunnelille rinnakkaisen tunneliyhteyden puhdistamolta kyseiseen purkurakenteeseen. Tunnelille on maanalainen aluevaraus ma2. Uusi tunnelireitti Viikinmäen puhdistamolta purkurakenteeseen tulee huomioida alueen rakennusten suunnittelussa.

Lumensulatusaltaan poistuessa HSY:n on lisäksi rakennettava uusi hätäpurkuyhteys nykyisestä purkurakenteesta Viikinojaan ja oja on ruopattava siten, että sen hydraulinen kapasiteetti on toiminnan kannalta riittävä. Tämä yhteys toteutettaisiin kaavoituksen alustavien suunnitelmien mukaan katettuna betonikanavana. Hätäpurkuyhteyttä tarvitaan siltä varalta, että varsinainen purkutunneli ei jostain syystä ole käytettävissä. Purettavat vesimäärät voivat olla erittäin suuria, ne saattavat sisältää puhdistamatonta jätevettä ja voivat purkutilanteessa levitä myös purkuuoman ulkopuolelle aiheuttaen ympäristöterveydellisen hygieniarisikin. Toiminnot ovat puhdistamon toimintavarmuuden kannalta kriittisiä ja takaavat koko itäisen ja keskisen pääkaupunkiseudun ja noin miljoonan asukkaan kuormitusta vastaavan jätevesijärjestelmän ydintoiminnon toimimisen myös vakavissa häiriö- ja poikkeustilanteissa. HSY korostaa, että alueen suunnittelussa tulee huomioida hätäpurkuyhteyden käyttö tilanteessa, jossa Viikinmäen jätevedenpuhdistamon koko vesimäärä puretaan em. yhteyden kautta.

Viikinmäen jätevedenpuhdistamon sisäänajotunnelia pitkin kulkee jopa useita kymmeniä rekka-autoja vuorokaudessa, lastinaan esimerkiksi vaarallisia kemikaaleja, molempiin suuntiin kuljetettavaa lietettä ja huoltotarvikkeita. Puhdistamon ajotunnelin pienelle aidatulle rekka-autojen odotusalueelle on kaavassa sijoitettu jätteen imukeräyksen koontiasema sekä uusi lumensulatusallas samaan tilaan. Näiden toimintojen yhdistäminen vaarantaa puhdistamon huoltoliikenteen sujuvan toiminnan. Jätteen koontiasema ja lumensulatus eivät voi sijaita samalla alueella, vaan niille tulee etsiä korvaava paikka. Uudenlainen lumensulatus tekniikka, joka teoriassa mahtuisi alueelle, on vasta kehittyvaiheessa. Tämänhetkisen tiedon mukaan uudessakin lumensulatusratkaisussa tarvitaan puhdistettua jätevettä ja sulatuksessa muodostuvat vedet on tarkoitus johtaa puhdistamon purkutunneliin. Tähän tarvittavat massiiviset putkiyhteydet ja pumppauksen sekä välppäyksen edellyttämät tilavaraukset huoltoalueineen tulisi huomioida kaavassa.

Purkurakenteen sekä Viikinojaan vievän hätäpurkuyhteyden tulee olla koko matkaltaan huollettavissa ja korjattavissa vapaasti maan pinnalta. Kaavaluonnoksen mukaisessa tilanteessa hätäpurkuyhteys jäisi 2-4 metriä muuta maanpintaa alemmas, mikä tekee suojaavista rakenteista haastavat suunnitella ja toteuttaa. Sen päälle suunniteltu huollon tilavaraus on HSY:n näkemyksen mukaan liian pieni laitospäälle huoltotoiminnalle. Lisäksi kaavaan tulee osoittaa selkeät raskaalle liikenteelle soveltuvat huoltoyhteydet alueelle.

HSY näkee, että hätäpurkurakenteita ympäröivän alueen tulee olla aidattu, mutta kaavaluonnoksessa se on sijoitettu kiinni päiväkotirakennukseen. HSY toteaa, että kaavassa esitetyt koulu ja päiväkotikiinteistö eivät voi turvallisuussyistä sijaita vaarallisten aineiden kulkureitin tai hätäpurkuyhteyden välittömässä läheisyydessä. Toiminnan luonteen vuoksi sijainnista aiheutuu välitön ympäristöterveys- ja turvallisuusriski sekä todennäköistä vaikeasti hallittavaa hajuhaittaa herkille päiväkotikiinteistöille ja koulutoiminnoille.

Osayleiskaavan yhteydessä on laadittu Säynäslahden pohjarakentamissuunnitelma. Sen mukainen maaperärakentaminen on erittäin kallis ja raskas toimenpide, ja se tulee korottamaan nykyistä maanpintaa useita metrejä. Pohjarakentamisen suunnitelmassa ei ole huomioitu jätevedenpuhdistamolla käsitellyn veden purkuun ja

hätäpurkuun liittyviä rakenteita, joten se ei HSY näkemyksen mukaan ole sellaisenaan riittävä. Lisäksi HSY muistuttaa, että Säynäslahdessa on aikoinaan sijainnut Helsingin vanha Viikin jätevedenpuhdistamo, jonka allasrakenteita on myöhemmin täytetty ylijäämämailla. Perusrakenteita, paaluja, maanalaisia putkistoja ym. on jätetty paikalleen aluetta täytettäessä ja väliaikaikäskäytön tarpeisiin tasattaessa. Alueella toimii tällä hetkellä jätteenkäsittelyasema. Aluetta ei tiedetä puhdistetun pilaantuneista maista toiminnan loputtua.

### **Katarina Stenbockin katu**

Osayleiskaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee HSY:n Vanhankaupungin vedenkäsittelylaitos, joka valmistaa juomavettä pääkaupunkiseudulle. Laitoksella varastoidaan, käsitellään ja sinne kuljetetaan terveydelle ja ympäristölle vaarallisia kemikaaleja. Kemikaaleja kuljettavia säiliöautoja kulkee alueelle useita kertoja viikossa, myös iltaisin ja viikonloppuisin.

Vanhankaupungin laitos on huoltovarmuuskriittinen kohde, jonka toiminta tulee turvata niin normaali- kuin poikkeusoloissakin. Tämä edellyttää kemikaaliliikenteen turvaamisen lisäksi riittävien suojausten ylläpitoa. Tällaisia ovat aitalinjat, turvalliset ajojärjestelyt ja laaja tekninen valvonta.

Osayleiskaava-alueelle sijoittuu Lahdenväylän alittava, laitoksen toiminnan kannalta kriittinen prosessiviemäri, jonka saneerauksen yleissuunnittelu on parhaillaan käynnissä. Kaikkien Lahdenväylän ali kulkevien putkiyhteyksien toiminnan jatkuvuus ja huollettavuus tulee ottaa huomioon kaavavalmistelussa.

Nykyinen ainoa ajoyhteys Vanhankaupungin vedenkäsittelyn laitosalueelle kulkee pohjoisesta korkomaailmaltaan haastavan, mutkittelevan ja ahtaan Jokiniementien kautta. Säiliöautot kuljettavat vaarallisia kemikaaleja Jokiniementiellä useita kertoja viikossa. Tien varrella sijaitsee mm. päiväkotia (osoitteessa Jokiniementie 3), jonka saattoliikenne tapahtuu samalla tiellä kuin kemikaalikuljetukset. Erityisen haastava raskaalle liikenteelle on Kirkkoherrantien ja Jokiniementien risteys, johon talviolosuhteissa jää säiliöautoja jumiin päiväkodin edustalle. Yhteys on nykyisellään ainoa huoltoyhteys Vanhankaupungin vedenkäsittelylaitokselle.

Kaavoituksen yhteydessä tulee mahdollistaa uusi kulkuyhteys vedenkäsittelylaitokselle, jotta kuljetukset voidaan hoitaa jatkossa nykyistä turvallisemmin, parantaa laitoksen huoltovarmuutta vakavissa häiriötilanteissa ja kriisitilanteissa. Lisäksi on huomattava, että vedenkäsittelylaitoksen käytön ja huollon edellyttämät kulkureitit on turvattava ja niiden on säilyttävä laitoksen käytettävissä koko rakentamisen ajan. Rakentamisen aikainen tieyhteys alueelle ei voi kulkea Jokiniementien kautta.

Kaavassa suunniteltu korttelialue rajautuisi välittömästi vedenkäsittelylaitoksen tontin eteläpuolelle. Vedenpuhdistamon alueen kaavamääräyksissä sekä kaavan laadinnassa tulee huomioida asumisen minimietäisyydet sekä kriittisten toimintojen fyysiset turvamääräykset toimintojen läheisyydessä. Konsultaatiovyöhykkeen etäisyyksiä tulee noudattaa ja muuttaa kaavaa sen mukaiseksi. Vedenkäsittelylaitos on huoltovarmuuskriittinen ja sen toimintaedellytykset tulee varmentaa kaikissa yhteiskunnan kohtaamissa tilanteissa. Tuleva rakentaminen ja muodostuvat pysyvät rakennukset eivät saa muodostaa HSY:n toiminnolle turvallisuusriskaa. Kaavakartalla olevaa A 4 korttelialueen merkintää ei ole esitetty osayleiskaavaluonnoksen merkinnät ja määräykset -luettelossa.

### **Koko kaava-alue ja kaavoitusprosessia koskevat huomiot**

HSY:n näkemys on, että osayleiskaavaluonnosta laadittaessa ei ole riittävässä määrin huomioitu alueella olevia nykyisiä ja tulevia, koko pääkaupunkiseutua palvelevia yhdyskuntatekniikan toimintoja. Luonnos ei ole HSY:n näkemyksen mukaan toteutuskelpoinen. Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava-alueella sijaitsee vesihuollon ja kunnallistekniikan verkostoja, joihin kohdistuu

poikkeuksellisen laajasti siirto- ja rakentamistarpeita. Kaavan mukaiset johtosiirrot sekä vesihuollon rakentamiskustannukset tulevat olemaan erityisen huomattavia. Kaava-alueelle ei ole laadittu vesihuollon ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmia, eikä niiden kustannuksia ole huomioitu kokonaistaloudellisuuslaskelmissa.

Yhteenvedona HSY esittää, että kaavaehdotukseen sisällytettäisiin lisäksi seuraavat asiat:

- Kaavassa huomioidaan melusta, hajuhaitoista ja vaarallisten aineiden kuljetusreiteistä aiheutuvat rajoitukset muulle maankäytölle ja erityisesti päiväkotien ja koulujen kaltaisten kohteiden sijoittamiselle.
- Kaavassa määrätään Seveso-direktiivin mukaisesta konsultointivyöhykkeestä uuden maankäytön kohdalla. Konsultointivyöhyke tulee merkitä kaavakarttaan.
- Kaavoituksen yhteydessä laaditaan tulvasuunnitelma hulevesi- ja merivesitulvien varalle huomioiden samalla hätäpurkuyhteyden täydenmittakaavan käyttötilanne. Tulvasuunnitelmassa huomioidaan osayleiskaavan alustavat korko- ja täyttötasot sekä niiden vaikutukset HSY:n toimintaan.
- Kaavassa annetaan määräys pilaantuneen maan puhdistamisesta. Selvitetään maaperän puhdistamisen kustannukset vanhan pienteollisuuden ja vanhan jätevedenpuhdistamon toimintojen kohdalta.

HSY muistuttaa yleisellä tasolla lopuksi, että maankäytön suunnittelussa tulee huomioida kaava-alueen käytössä olevat yleiset vesihuoltolinjat ja pumppaamot ja varmistaa niiden kapasiteetin riittävyys jatkosuunnittelussa. Vesihuollon putkille ja laitteille tulee varmistaa riittävät tilavaraukset sekä selvittää mahdollisten johtokujaluonnetarven tarve. Yleiset vesihuoltolinjat tulee lähtökohtaisesti pyrkiä sijoittamaan yleisille alueille. HSY:n oikeus sijoittaa, ylläpitää ja huoltaa vesijohto- ja viemäriverkkoa tulee huomioida alueen suunnittelussa sekä toteuttamista koskevissa sopimuksissa.

Kaavaehdotuksen laatijoiden tulee olla yhteydessä HSY:n asiantuntijoihin ja siten varmistaa se, että pääkaupunkiseudun vesihuollon toimintaedellytyksiä ei vaaranneta. Näin varmistetaan myös se, että mahdolliset ympäristöterveys- ja hajuhaitat alueen tuleville asukkaille voidaan välttää ja turvallisuusriskit hallita asianmukaisella tavalla.

Kaavamääräyksiin tai muilla keinoin tulisi myös varmistaa, että tätä aluetta koskevista kaikista tulevista rakentamissuunnitelmista pyydetään lausunto vesihuollosta vastaavalta viranomaiselta, Tukesilta, paikalliselta pelastusviranomaiselta ja puolustusvoimilta.

Lisätietoja antaa vesihuollon toimialajohtaja Mari Heinonen, puh. 050 320 3909.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Tommi Fred  
Toimitusjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Jakelu Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala

Tiedoksi HSY:n kirjaamo

**Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä**

PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, [www.hsy.fi](http://www.hsy.fi)

**Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster**

PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 1561 2110, FO-2274241-9, [www.hsy.fi](http://www.hsy.fi)

Helsingin kaupunki  
PL 1, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
0201256-6

## Lausunto Tukes 4101/03.00.02/2024

### Asia

Tukesin lausunto Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavaluonnoksesta

### Asian kuvaus

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavalla laajennetaan kantakaupunkia Lahdenväylän suunnassa Viikin–Malmin pikaraitiotien varressa sekä eheytetään yleiskaavallinen kokonaisuus Korkeimman hallinto-oikeuden Yleiskaavasta 2016 kumoamalta osalta. Alueesta suunnitellaan monipuolinen, urbaani kaupunginosa, joka yhdistää Arabianrannan Viikkiin.

Osayleiskaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee kaksi Tukesin valvoma, laajamittaisesti vaarallisia kemikaaleja käsittelevää ja varastoivaa tuotantolaitosta: Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymä HSY:n Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitos sekä Viikinmäen jätevedenpuhdistamo.

Viikinmäen jätevedenpuhdistamo (Hernepellontie 24) on toiminnan laajuudeltaan lupalaitos ja sen konsultointivyöhyke on 0,5 km. Kohteen merkittävimmät onnettomuusskenaariot liittyvät Tukesin tietojen perusteella metanoliin ja biokaasuun. Metanoli on syttyvä neste, jonka onnettomuusriskit liittyvät tulipaloihin ja räjähdyksiin. Biokaasu on syttyvä kaasu, jonka onnettomuusriskit liittyvät tulipaloihin ja räjähdyksiin.

Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitos (Jokiniementie 1) on toiminnan laajuudeltaan lupalaitos ja sen konsultointivyöhyke on 0,2 km. Kohteen merkittävimmät onnettomuusskenaariot liittyvät Tukesin tietojen perusteella ammoniakkiveteen, nestehappeen ja otsoniin. Ammoniakkiveden vuototilanteissa voi vapautua ammoniakkia, joka on myrkyllinen kaasu. Happi lisää tulipalojen riskejä ja niiden voimakkuutta. Otsoni on luokiteltu myrkylliseksi.

Kohteiden onnettomuusskenaarioista ei ole Tukesin tietojen perusteella laadittu mallinnuksia. Tukes perustaa lausuntonsa muilta tuotantolaitoksilta tiedossaan oleviin mallinnuksiin kyseisistä kemikaaleista.

Osayleiskaavaaluonnoksessa esitetään Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitoksen välittömään läheisyyteen sijoitettavaksi asuntovaltaista aluetta (A-2). Viikinmäen jätevedenpuhdistamon läheisyyteen esitetään sijoitettavaksi työpaikka-alue (TP).

## Lausunto

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on tutustunut yllä mainittuun lausuntopyyntöönne. Tukes antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta (390/2005).

Tukes ei puolla asuntovaltaisen alueen (A-2) sijoittamista Vanhankaupungin vedenpuhdistamon välittömään läheisyyteen. Asuntovaltainen alue sijoittuu osayleiskaavaaluonnoksessa noin 50 m etäisyydelle laitoksen merkittävimmistä onnettomuusriskikohteista (ammoniakkiveden täyttöpaikka, nestehappisäiliö ja sen täyttöpaikka sekä otsonointilaitos). Tukesin arvion mukaan on mahdollista, että kohteen onnettomuuksien vaikutusalueet yltyvät esitetylle asuntovaltaiselle alueelle. Asuntovaltaisilla alueilla voi olla suuri joukko ihmisiä, jotka voivat altistua onnettomuuden vaikutuksille; asuntovaltaisilla alueilla on myös varauduttava pidempiin toiminta-aikoihin onnettomuustilanteessa. Asuntovaltaisen alueen sijoittaminen tuotantolaitoksen välittömään läheisyyteen lisää onnettomuuksien vaikutuksia sekä voi rajoittaa tuotantolaitoksen kemikaalien käsittelyyn ja varastointiin liittyviä toimenpiteitä tulevaisuudessa.

Tukes muistuttaa onnettomuusvaarallisten kohteiden sijoittamiseen liittyvistä valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, joiden mukaisesti:

*Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.*

*Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.*

## Lisätietoja lausunnosta

Lisätietoja antaa ylitarkastaja Veikko Kujala, veikko.kujala(at)tukes.fi, puh. 029 5052 208

Esittelijä: Veikko Kujala, Ylitarkastaja

Ratkaisija: Timo Talvitie, Johtava asiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Allekirjoittajan henkilöllisyyden ja allekirjoituksen ajankohdan voi varmistaa allekirjoitusta klikkaamalla ja asiakirjan aitous voidaan todentaa sähköisesti. Jos asiakirjaa muutetaan jälkikäteen, allekirjoitus ei ole enää kelvollinen. Sähköinen asiakirja on alkuperäiskappale, eikä allekirjoituksen oikeellisuutta voi varmistaa paperitulosteesta. Alkuperäisen sähköisen asiakirjan voi tarvittaessa pyytää Tukesin kirjaamosta.

Johtava asiantuntija Timo Talvitie  
2.5.2024

Ylitarkastaja Veikko Kujala  
2.5.2024





2.5.2024

**Kaupunginmuseon lausunto Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavaluonnoksesta**

HEL 2021-011524 T 10 03 02 00

Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu on pyytänyt kaupunginmuseolta lausuntoa Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavaluonnoksesta. Museo tarkastelee hanketta kulttuuriympäristön ja maiseman sekä arkeologian vaalimisen näkökulmasta ja lausuu kantanaan seuraavaa.

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavalla laajennetaan kantakaupunkia Lahdenväylän suunnassa Viikin–Malmin pikaraitiotien varressa sekä eheytetään yleiskaavallinen kokonaisuus Korkeimman hallinto-oikeuden Yleiskaavasta 2016 kumoamalta osalta. Alueesta suunnitellaan monipuolinen, urbaani kaupunginosa, joka yhdistää Arabianrannan Viikkiin.

Keskeisen alueen kaavamerkintänä on C, joka mahdollistaa asumisen ohella myös toimitilaa. Viikinkalliolle on suunniteltu linnoitusmainen korttelirakenne, jonka erityisenä vetovoimatekijänä mainitaan sieltä avautuvat näkymät. Raitiotiepysäkin saavutettavuuden varmistaa jalankulkusilta Hernepellontien ja Sahamylynrinteen yli. Viikinrannan asuin-korttelit jatkavat Vanhankaupunginkosken korttelirakennetta.

Osayleiskaava muuttaa nykyisen pienteollisuusalueen sekoittuneeksi kantakaupunkityyppiseksi rakenteeksi. sekä osoittaa rakentamattomalle Viikinkalliolle asuin-kortteleita.

Osayleiskaavaluonnoksen valmisteluaineistoon kuuluu selostuksen ohella kaavakartta sekä havainnekuva, joka havainnollistaa kaavaratkaisua kuvaten yhtä toteutusmahdollisuutta. Selostuksen liitteenä on laadittuja selvityksiä sekä vuorovaikutusraportti.

Suunnittelualue koostuu useista keskenään erilaisista osa-alueista. Viikintien ja Hernepellontien länsipuolelleen rajaamalla alueella sijaitsevat Viikinkallion pientaloalue, jonka rakennuskanta on pääosin 1960–1980-luvuilta, sekä Kalastararannan 2010-luvun loppupuolella rakentunut alue. Viikintien ja Vanhankaupunginlahden välisen alueen lounaispäässä on 2000-luvun alussa rakentunut asuinalue. Muu osa aluetta on pienteollisuusaluetta, jonka rakennuskanta on pääosin 1980-luvulta. Hernepellonkujan alueella on pienteollisuusrakennuksia, jotka on rakennettu pääosin vuosina 1955–1991. Lahdenväylän pohjoispuolella



2.5.2024

Hernepellontien varrella on toimitilarakennuksia, jotka on rakennettu 2000-luvulla.

Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava-alueella sijaitsee merkittäviä kulttuuriympäristöjä. Kaava-alueen arvokkaat tunnistetut kulttuuriympäristöt painottuvat Vantaanjoen läheisyyteen Vanhaankaupunkiin, joen molemmin puolin. Kaava-alueella sijaitsee osin neljä valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä, näistä Vantaanjokisuun vesi- ja viemärlaitosten RKY-alue leikkaa aluetta laajimmin, sijoittuen kaava-alueen lounaisosien poikki Vantaanjoen myötäisesti. Suunnittelualueen reunamille sijoittuvat myös Helsingin Vanhankaupungin, Pihlajamäen lähion ja Malmin hautausmaan valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY, mutta ne rajautuvat pääosin suunnittelualueen ulkopuolelle. Vanhankaupungin lahdelle sijoittuu myös maakunnallisesti arvokas Vantaanjokilaakson maisema-alue.

Helsingin kaupunginmuseon lausunto

Rakennettu ympäristö ja maisema

Osayleiskaavan yhtenä tavoitteena on alueen virkistys-, luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen turvaaminen ja niiden vahvistaminen alueen vetovoimatekijöinä. Viikinrannan- Lahdenväylän osayleiskaavaan suunnitteluperiaatteissa todettiin; ”Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa ihmisten elinoloihin, elinympäristöön, kaupunkikuvaan, luontoon, virkistykseen, maisemaan, kulttuuriperintöön ja liikenteeseen ja laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi”.

Museo on aiemmassa OAS-lausunnossaan painottanut, että kaava-hankeessa tulee huolellisesti selvittää täydennysrakentamisen määrälliset ja sijoitukselliset reunaehdot suhteessa sekä lähi- että kauko-maisemaan.

Suhteuttaen kaava-alueella ja sen lähiympäristössä olevia tunnistettuja maisema-arvoja, sekä kaavan mahdollistamaa voimallista ja korkeaa rakentamista, on kaavan maisemavaikutuksia tutkittu riittämättömästi. Tämä konkretisoituu kaavaselostuksen vaikutusarvioinnissa, jonka kohdassa Vaikutukset virkistykseen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön, ei käsitellä lainkaan maisemavaikutuksia. Tämän lisäksi kaava-aineisto ei sisällä minkäänlaista maisema-analyysia tai -selvitystä.

Kaavoitusta ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen kaavoituksessa. Kulttuuriympäristön ja -maiseman kannalta keskeistä on valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen



2.5.2024

arvojen turvaamisen huolehtiminen. Tämän johdosta kaava-aineistoa tuleekin täydentää asianmukaisella maisemaselvityksellä, jossa on tarkasteltu etenkin Viikinmäkeen kaavaillun korkean rakentamisen vaikutuksia sekä lähi- että kaukomaisemassa. Tehdyn selvityksen tulee antaa lähtökohdat rakentamisen määrän ja korkeuden vaikutuksen arviointiin.

Lisäksi museo esittää, että Pornaistenkujan ja Viikintien kulman itäpuolelle osoitettu rakentamisala huomioisi paremmin kulmassa sijaitsevat vanhat puutalot.

### Arkeologia

Kaupunginmuseo tarkastelee osayleiskaavaa tehtävänsä mukaisesti myös arkeologisen kulttuuriperinnön suojelun, säilymisen ja tutkimustarpeiden näkökulmasta. Alueen arkeologinen kulttuuriperintö on tuotu esiin kaava-aineistossa. Museo on tutustunut hankkeen kartta-aineistoon sekä selostusosaan.

Osayleiskaava-alueella sijaitsee useita arkeologisia kohteita, jotka ovat muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Kohteet sekä niihin liittyvät selvitystarpeet on esitelty aiemmassa kaupunginmuseon laatimassa lausunnossa 28.2.2022 osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Kohteet liittyvät pääasiassa ensimmäisen maailmansodan aikaiseen (1914–1918) maalinnoitusketjuun. Osayleiskaava-alue ulottuu eteläosassa vähäisesti Kuninkaankartanonsaaren alueelle sekä Helsingin Vanhankaupungin historialliselle kaupunkialueelle, missä kaikki kortteli-, puisto-, katu- ja liikennealueet muinaismuistolailla rauhoitettuja ja alueen asemakaavoissa pääasiassa merkittykin sm-merkinnöillä ja VP-1- tai VP-1/sm -merkinnöillä tai muilla suojelumerkinnöillä.

Keväällä 2024 kaupunginmuseon arkeologi on suorittanut arkeologista inventointia Viikinranta-Lahdenväylä osayleiskaava-alueella osana koko Helsingin arkeologisen perusinventoinnin päivitystä. Lopullinen raportti inventoinnista valmistuu vuonna 2025. Tieto alueen arkeologisista kohteista on lisääntynyt maastotarkastusten myötä. Tunnettujen kohteiden aluerajauksia on tarkennettu, mutta osan aluerajaukset säilyvät ennallaan. Alueelta on paikannettu joitakin uusia kohteita, joista osa edellyttää vielä tarkempia tutkimuksia, jotta kohteiden luonne, ajoitus ja laajuus pystytään määrittämään tarkemmin. Seuraavana tuon esille maastotarkastusten tuloksena tehtyjä havaintoja ja miten alueen arkeologinen kulttuuriperintö tulisi ottaa huomioon osayleiskaavan jatko-suunnittelussa.



2.5.2024

Osayleiskaavan osa-alue Katarina Stenbockin katu: Nykyisen Jokiniementien ja siitä etelään jatkuvan kevyen liikenteen väylän länsipuolella sijaitsee vuonna 1914 rakennettujen ensimmäisen maailmansodan aikaisten linnoitteiden ja yhdysteiden kokonaisuus, joista eteläisimmät, Tukikohta 1914:56 ja Tukikohta 1914:56a, osuvat kaava-alueelle. Kohteet tulevat säilymään virkistysalueella (V). Lahdenväylän ja Koskelantien risteyksen muutosten myötä mahdollistuu uuden Katarina Stenbockin kadun perustaminen. Tulevan kadun länsipuolelle on merkitty aluevaraus A-4.

Tältä alueelta eli tunnettujen linnoitekohteiden ja Katarina Stenbockin kadun rajaamalta metsäiseltä rinteeltä on inventoinnissa havaittu useita kuoppia ja kaivantoja, jotka liittyvät mahdollisesti alueen linnoittamiseen. Jotta alueen linnoitekokonaisuus säilyisi yhtenäisenä kokonaisuutena virkistysalueella, tulisi maankäyttö sijoittaa Katarina Stenbockin kadun itäpuolelle, minne asuntovaltainen A-2 alue pääasiassa on sijoitettu.

Osayleiskaavan osa-alue Viikinkallio: kallion laki on osoitettu asuntovaltaiseksi alueeksi A-2. Alueen kaakkoislaidalla Viikintien varressa kallion juurella sijaitsee luolakohde Luolat G19-20. Luolien koillispuolella havaittiin jälkiä kolmannen luolan louhimisesta, minkä johdosta luolakohteen aluerajaus tulee hieman laajenemaan koilliseen. Kohteen uusi aluerajaus tulee ottaa huomioon Hernepellontien ja Viikintien risteyksen länsipuolen suunnitelmien tarkentuessa. Osayleiskaava-hankkeen aineistossa mainitaan, että Viikintien katulinjausta siirretään hieman lounaaseen, jotta Viikinrannan asuinkortteleista saadaan järkevän kokoisia.

Osayleiskaavan osa-alue Latokartanonkaari: Osayleiskaava-alueen koillisosaan sijoittuu linnoitekohde Tukikohta VIII:3, joka on asianmukaisesti rajattu sm-alueeksi ja säilyy suojaviheralueella (EV). Hieman em. tunnetun kohteen aluerajauksesta länteen, TP-aluevarauksella merkityllä työpaikka-alueella, sijaitsee ensimmäisen maailmansodan aikaisen yhdystien osuus, joka on ollut maantiekäytössä 1960-luvulle. Kyseessä ei ole kiinteä muinaisjäännös, mutta kohde olisi hyvä tutkia ja dokumentoida ennen alueen muuttuvaa maankäyttöä.

Osayleiskaavan osa-alueiden Energiakortteli ja Viikinmäentie välimaastosta rakentamattomalta alueelta on havaittu rakennuksen kivijalka, joka edellyttää vielä tarkempaa tutkimusta. Alueella on sijainnut torppa-asutusta 1700-luvulla. Tämän kohteen luonne tullaan selvittämään nyt meneillään olevan perusinventoinnin puitteissa.

Osayleiskaavan osa-alue Hernepellontie: Pähkinäsaarenkadun päässä olevalle korttelialueella sijoittuu kiinteä muinaisjäännös Luolat 15-18



2.5.2024

(Viikinmäki), joiden säilyminen tulee turvata. Kohde on merkitty kahdella pistemäisellä merkinnällä TP eli työpaikka—alueen aluerajauksen sisään ja havainnekuvassa luolien päälle on esitetty rakentamista.

Nyt työn alla oleva arkeologinen inventointi tuottaa ajantasaista tietoa kaava-alueella sijaitsevien arkeologisten kohteiden luonteesta ja suojelutarpeesta sekä vastuumuseon että kaavoituksen käyttöön. Tunnettujen kohteiden tiedot saatetaan ajan tasalle ja uusien kiinnostavien havaintojen luonne, ajoitus ja laajuus pyritään määrittämään tarkemmin.

Lähtökohtaisesti muinaismuistolain rauhoittamien kiinteiden muinaisjäännösten päälle ei tule osoittaa maankäyttöä ja ne tulee merkitä kaavaan kohdemerkinnöin ja varustettuna asianmukaisilla kaavamääräyksillä.

## Lisätiedot

Juha Vuorinen, tutkija, puhelin: 310 36940  
juha.h.vuorinen(a)hel.fi

Reetta Heiskanen  
museonjohtaja



helsinki.kirjaamo(a)hel.fi

Viite HEL 2021-011524

## **Yleiskaava, Helsinki, Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava, hankenumero 6684\_2**

Helsingin kaupungin yleissuunnittelupalvelussa on valmisteltu Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaluonnos. Yleiskaavasta on pidetty maankäyttö- ja rakennuslain mukainen viranomaisneuvottelu 16.2.2022.

Uudenmaan ELY-keskus on perehtynyt nähtävillä olevaan luonnosaineistoon ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

### **Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja maakuntakaava**

Kaavaselostuksessa on tunnistettu kaavan kannalta olennaiset valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Osayleiskaava antaa työkaluna hyvät edellytykset tavoitteiden saavuttamiseksi.

Maakuntakaava on ollut riittävästi ohjeena osayleiskaavaluonnoksen laadinnassa, mutta yleiskaavoituksen myötä on noussut esille tarkemman kaavatason selvityksien myötä yhteensovittavia teemoja, jotka on nostettu esille tässä lausunnossa.

### **Rakennettu kulttuuriympäristö**

Suunnittelutason mittakaava ja yleispiirteisyys huomioiden alueen rakennettu kulttuuriympäristö ja rakennuskanta on tunnistettu ja huomioitu asianmukaisesti.

### **Pilaantuneet maat ja sulfaattimaat**

Kaavaselostuksessa on tunnistettu mahdollisia pilaantuneen maan kohteita ja mahdollisuus sulfaattimaiden esiintymiseen.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaavaselostukseen tulisi mahdollisuuksien mukaan esittää karttamuotoisesti tietoa pilaantuneen maan kohteista ja happamien sulfaattimaiden esiintymisestä. Lisäksi tulisi tarkastella tarvetta pilaantuneita maita ja sulfaattimaita koskevien kaavamerkintöjen ja -määräysten lisäämiselle osayleiskaavaan.

### **Hulevedet**

Tulvariski on otettu huomioon riittäväällä tavalla. Hulevesimääräykset vesien laadun varmistamisen kannalta ovat suunnitteluvaiheeseen ja

kaavatasoon nähden hyvät. Asian aiemmassa käsittelyssä on tuotu esille, että osayleiskaavan yhteydessä laaditaan koko aluetta koskeva hulevesitarkastelu, mutta kaavaselostuksen luonnoksessa tästä ei ole mainintaa. Uudenmaan ELY-keskus pitää hulevesisuunnitelman tekemistä tarpeellisena hulevesien hallinnan kokonaisvaltaisen suunnittelun ja esittämisen vuoksi. Selvityksessä tulee tarkastella myös vastaanottaviin vesistöihin ja Natura-alueille johdettavien hulevesien sekä Lahdenväylän ja Viikintien liikennealueilta tulevien hulevesien käsittelyä. Kaavamääräyksen kohtaa ”*Tästä poiketen Pihlajistonpuron valuma-alueella Lahdenväylän ja Viikintien liikennealueilta tulevien hulevesien käsittelyä liikennealueella tulee tarkastella ennen johtamista hulevesiviemäriin ja vastaanottavaan vesistöön*” on syytä täsmentää esimerkiksi siten, että kyseisiltä liikennealueilta tulevien hulevesien käsittelyä tulee suunnitella yksityiskohtaisemmin hankkeen jatkosuunnittelussa.

### **Luonnonsuojelu**

Uudenmaan ELY-keskus toteaa, että osayleiskaavaluonnoksen kartta-aineistoissa on havaittavissa epätarkkuutta liittyen Viikki-Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueen pohjoisrajaan. Uudenmaan ELY-keskus on välittänyt Fingrid Oyj:lle samasta asiasta 3.10.2022 ja 2.12.2022 antamansa lausunnot tiedoksi myös Helsingin kaupungin ympäristöpalveluille (UUDELY/12110/2022).

Nykyisen Viikintien eteläpuolisen kevyenliikenteenväylän ja Viikki-Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueen (YSA010453) välissä ei tosiasiallisesti sijaitse luonnonsuojelualueena suojelematonta puustoista vyöhykettä, toisin kuin Helsingin kaupungin karttapalvelu antaa ymmärtää. Säynäslahden pohjoisosa on liitetty osaksi Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueutta vuonna 1987 Uudenmaan lääninhallituksen päätöksellä (6618/1987). Kyseisen päätöksen karttaliitteessä suojelualueen pohjoisraja sijaitsee kiinni Viikintien katualueen silloisen ajoradan eteläreunassa. Päätöksessä lisäksi todetaan, että suojelualueen pohjoisosasta poistetaan suojelualueesta kapea reunaluiska kevyen liikenteen reittiyyhteyttä varten. Tämä kevyenliikenteenväylä on ilmakuviin perusteella valmistunut seuraavana vuonna 1988, jonka jälkeen luonnonsuojelualueen pohjoisraja on sijainnut kiinni kevyenliikenteenväylän reunaluiskassa. Luonnonsuojelualueen pohjoisreuna on piirretty oikeaan sijaintiin mm. maanmittauslaitoksen karttapaikan maastokartassa. Suojelualueen raja on syytä korjata oikeaan sijaintiin myös kaupungin omissa kartta-aineistoissa ja ottaa huomioon osayleiskaavan jatkosuunnittelussa.

Osayleiskaavaluonnoksen kartta-aineistojen perusteella jää epäselväksi, miten Säynäslahden luoteispuolelle nykyisen Lahdenväylän ja luonnonsuojelualueen väliin saadaan mahdutettua uusi

raitiotie, kaksikaistainen ajorata sekä baanatasoinen kevyenliikenteenväylä kajoamatta luonnonsuojelualueeseen.

Uudenmaan ELY-keskus suhtautuu lähtökohtaisen kielteisesti Säynäslahtea lähimmän asuntovaltaisen A2 alueen mahdollistaman rakentamisen määrään, korkeuteen ja sijoittumiseen. Korttelitehokkuus 2.0 mahdollistaa kaavaluonnoksen havainnekuvassa luonnonsuojelu- ja Natura-alueen välittömään läheisyyteen jopa 15 kerroksista rakentamista. Selvästi yli puuston korkeudelle nouseva rakentaminen näin lähellä luonnonsuojelullisesti poikkeuksellisen arvokasta aluetta on omiaan aiheuttamaan Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelu- ja Natura-alueen suojelutavoitteille haitallisia vaikutuksia. Yleiskaavan mahdollistaman rakentamisen määrää ja korkeutta on syytä pienentää ja puustoisien reunavyöhykkeen leveyttä kasvattaa kyseisellä alueella kaavan jatkosuunnittelussa.

Uudenmaan ELY-keskus suhtautuu kielteisesti myös osayleiskaavan selostusluonnoksen kuvassa kolme esitettyyn uuteen kehitettävään virkistysreittiin Säynäslahdenpohjukan poikki. Tällaisen uuden virkistysreittiyhteyden osoittaminen luonnonsuojelu- ja Natura-alueelle on ristiriidassa alueen rauhoitusmääräysten sekä osayleiskaavaluonnosta varten toteutetun linnustovaikutusten arvioinnin lähtöoletusten ja johtopäätösten kanssa. Uudenmaan ELY-keskus pitää Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan luontovaikutusten hallinnan kannalta keskeisenä, että Säynäslahden luhta- ja ruovikkoalueiden suuntaan ei osoiteta uusia kulkureittejä ja hallitsematon kulku luonnonsuojelualueelle tarvittaessa estetään aitaratkaisuilla. Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, miten urheilukentän, lumensulatus- ja jäteaseman sekä suojelualueeseen rajautuvan rakentamisen ja myöhemmin asumisen melu- ja valosaasteen sekä muun visuaalisen häiriön leviämistä suojelualueelle voidaan hallita ja ennaltaehkäistä.

Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa lisäksi, että toisin kuin yleiskaavaluonnoksen selostuksessa annetaan ymmärtää, kaavaluonnoksen mukainen Viima-raitiotien rakentaminen tuottaa lisää estevaikutuksia liito-oravien liikkumiselle erityisesti Vantaanjoen itäreunalla. Raitiotien rakentaminen Lahdenväylän eteläpuolelle leventää entisestään puutonta liikennealuetta poistaen nykyistä väylää reunustavaa puustoa. Kaavasuunnittelun edetessä liito-oravan liikkumistarpeisiin Lahdenväylän yli pohjois-eteläsuuntaisesti tulee kiinnittää nyt esitettyä enemmän huomiota. On ilmeistä, että Vantaanjoen itäreunalla tarvitaan nyt esitettyjen puustonhoidollisten määräysten lisäksi erityisratkaisuja, jotta liito-oravan liikkuminen liikenneväylien yli mahdollistuu.

Edellä mainittujen sekä muiden osayleiskaavan Natura-vaikutusten osalta Uudenmaan ELY-keskus ottaa yksityiskohtaisemmin kantaa



ehdotusvaiheessa toteutettavan luonnonsuojelulain 35 §:n mukaisen Natura-arvioinnin lausuntovaiheessa.

### **Liikennejärjestelmä**

Helsingin kaupunki ja tienpitäjä ovat yhteistyössä laatineet esiselvityksen Lahdenväylän kehittäminen välillä Koskelantie- Kehä I. Yleiskaavakartassa tulee osoittaa Lahdenväylän liikennealue aluevarausmerkinnällä (LT). Kaavakartassa esitettävä liikennealueen rajaus tulee olla yhteneväinen Lahdenväylän esiselvityksen liitekartoissa esitetyn rajauksen kanssa. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida maantien suoja-alue, joka rajoittaa rakentamista Lahdenväylän välittömässä läheisyydessä. Kaavan eteläosassa pikaraitiotie on linjattu Lahdenväylän liikennealueelle. Selvytyksen vuoksi pikaraitiotielinjaus tulee osoittaa kaavakartassa eritasossa.

Osayleiskaavassa huomioitavaksi laaditaan tienpitäjän suunnitteluperusteet Lahdenväylän osayleiskaavaan sisältyvälle osuudelle tarvittavaa tiesuunnitelmaa varten. Suunnitteluperusteilla tienpitäjä hyväksyy pääväyläasetuksesta poikkeamisen Lahdenväylän nopeusrajoituksen osalta kaavan mukaiseen tasoon 80 km/h.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään Viima-pikaraitiotielinjaus Lahdenväylän varrelle. Viima-pikaraitiotien linjausvaihtoehdon tulee perustua selvitykseen, jossa on tarkasteltu kaikki linjausvaihtoehdot tasavertaisesti. Kaavaselostuksessa tulee avata perusteet valitulle vaihtoehdolle. Viima-raiotien linjauksen YVA-yksittäistapauspäätöksen tarpeesta tulee olla yhteydessä ELY-keskukseen ennen yleiskaavaehdotuksen laadintaa, jotta prosessit kuten ympäristöselvitysten laatiminen voidaan tarvittaessa sovittaa aikataulullisesti yhteen.

Kaavassa on arvioitu vaikutuksia Lahdenväylään ja todettu, että kaavaratkaisulla ei itsessään ole merkittäviä vaikutuksia Lahdenväylään. Kaavan suurin muutos Lahdenväylän nykytilaan on selostuksen mukaan pikaraitiotien mahdollistaminen Lahdenväylän viereen. Pikaraitiotien mahdollistamista on tutkittu esiselvityksessä Lahdenväylän kehittäminen välille Koskelantie- Kehä I.

Kaavaselostuksessa todetaan, että pikaraitiotien linjaus sijoittuu osin nykyiselle Lahdenväylän maantiealueelle. Raitiotien toteuttaminen edellyttää siten tiesuunnitelmaa maantiealueen kaventamiseksi ja asemakaavoitusta tämän tilan osoittamiseksi pikaraitiotielle. Tienpitäjä toteaa, että raitiotien suunnittelu sekä tiesuunnitelman ja asemakaavan laatiminen tulee tehdä yhtäaikaaisesti yhteistyössä tienpitäjän kanssa. Uudenmaan ELY-keskus nostaa esille, että tiesuunnitelman laatimisen kannalta Lahdenväylää ja Viima-raiotietä koskeva asemakaava on syytä laatia yhtenä asemakaavana. Laadittava meluselvitys tulee kattaa koko osayleiskaava-alueen ja sen vaikutusalueen. Meluselvitys on myös edellytys tiesuunnitelman hyväksyttävyydelle.

Olemassa olevat Lahdenväylän ylittävät ilmajohtot sekä maanalaiset johtokäytävät tulee osoittaa osayleiskaavassa. Kaavassa tulee myös selvittää edellä mainittujen johtojen ja johtokäytävien rajoittavat vaikutukset pikaraitiotien toteuttamiseen.

### **Melun huomioiminen**

Luonnosaineistoon liitetty meluselvitysaineisto ja siinä kuvatut vaihtoehdot eri liikenteen nopeuksilla antavat hyvän pohjan kaavoitukselle ja siinä tehtäville ratkaisuille. Meluselvityksessä esitetty maankäyttö poikkeaa osin kaavaratkaisusta, eikä selvitys kata kokonaisuudessaan koko kaava-alueita. Näiltä osin meluselvitystä on tarve päivittää jatkosuunnittelun yhteydessä.

Osayleiskaavan prosessissa tulee laatia meluselvitys, johon perustuen kaavakartalla tulee Lahdenväylän ja Viima-pikaraitiotien sekä Viikintien yhteismelualue, joka kuvastaa alueen melutilannetta kokonaisuutena. Lahdenväylän osalta selvitys tulee laatia siten, että Lahdenväylän nopeustasona käytetään vähintään 80 km/h. Laadittavan meluselvityksen sisältö tulee välittyä kaavakartalle sekä merkintöihin ja määräyksiin, jolloin osayleiskaava ohjaa riittävästi tulevaa asemakaavoitusta.

Jatkosuunnittelussa melutarkastelua tulisi täydentää myös teknis-taloudellisilla tarkasteluilla, joilla arvioidaan uusien rakennusten osalta julkisivujen ääneneristävyiden ja muiden meluntorjuntaratkaisujen aiheuttamia lisäkustannuksia, huomioiden myös elinympäristön viihtyisyyden ja terveellisyyden vaikuttavat tekijät sekä asumisen laatuun vaikuttavat tekijät. Lisäksi tulee varmistaa, että nykyisen asutuksen osalta melutilanne ei muutu niin, että ohjeavot ylittyvät. Meluntorjunnalla tulee varmistaa elinympäristön turvallisuus, terveellisyys ja viihtyisyys.

Kaava-alueeseen kuuluva Valtimontie puuttuu kokonaan kaava-aineiston melutarkastelusta. Se tulee lisätä jatkosuunnittelun yhteydessä tarkastelualueeseen. Kaavoituksella tulee huolehtia, että kadun liikennemäärät eivät kasva merkittävästi. Valtimontien, Koskelantien ja Kustaa Vaasan tien kolmioon jäävän alueen kaavoituksessa tulisi huolehtia siitä, että eri suunnilta leviävää melua vastaan saadaan rakennettua riittävän yhtenevä rakennusmassa, jolla mahdollistetaan alueelle hyvä ääniympäristö suunniteltujen toimintojen kannalta. Alueella on vireillä asemakaava nro 12852. Suunnittelussa tulee myös huomioida, että alueelle suunnitellut muut toiminnot eivät aiheuta häiriötä asutukselle. Suunnittelussa tulee huomioida, että alueelle suunniteltu virkistysalue on ääniympäristöltään kokonaan laadukas ja tukee asukkaiden virkistäytymistä ja oleskelua.

Melun näkökulmasta Lahdenväylän ja Koskelantien liittymän länsipuolelle sijoittuvan A-2 alueiden osalta jatkosuunnittelun lähtökohtana tulee olla se, että liikenteestä aiheutuvaa melutasoa

voidaan laskea Lahdenväylällä ja ko. rampilla. Paras keino liikenteen melutasojen laskemiseen on liikenteen nopeuden laskeminen. Korkeiden melutasojen takia Uudenmaan ELY-keskus ei pidä asuinrakentamisen osoittamista ko. kaava-alueelle mahdollisena, mikäli meluselvityksessä esitetyt meluntorjuntatoimenpiteet eivät mahdollista melutilannetta, joka vastaa valtioneuvoston asetuksen arvoja. Lisäksi kaavaan merkitty katuosuus tulisi sijoittaa asutuksen ja rampin väliin, jolloin julkisivuihin idästä kohdistuva melutaso saadaan pienemmäksi ja rakennusten hiljaisempi puoli saataisiin suojattua paremmin melulta. Ratkaisu mahdollistaisi myös paremmin asuinrakentamisen massoittelun niin, että Koskelantieltä leviävää melua voitaisiin vähentää estettyä paremmin.

Koskelantien pohjoispuolella ja Lahdenväylän itäpuolella olemassa olevan asuinrakennuksen (A-2) osalta tulee varmistua, että raitiovaunuliikenteen aiheuttamat enimmäistasot eivät ylitä sisätiloissa 45 dB LA<sub>max</sub> tasoa yöaikaan.

Kaavassa Koskelantien rampista itään, Lahdenväylän pohjoispuolelle esitetyt toiminnot (TP) ovat lähtökohtaisesti melua sietäviä ja sopivat tästä syystä sijoitettavaksi melualueelle. Kaavatyössä tulee kuitenkin varmistaa, tarvitaanko alueiden kohdalla meluntorjuntamääräyksiä, riippuen Lahden väylän nopeusrajoituksesta.

Viikintien liikennemäärä tulee kasvamaan merkittävästi kaavaratkaisun takia, mikä lisää kadun liikenteen aiheuttamaa melua. Mikäli liikennemäärään kasvu ei voida estää, tulisi liikennemäärän kasvu huomioida liikennesuunnittelussa ja laskea kadun nopeus nykyisestä 50 km/h alempaan 40 km/h nopeuteen tai jopa 30 km/h tasoon. Nopeuden muutoksen vaikutus liikenteen aiheuttamaan keskiäänitasoon kadun ympäristössä olisi samaa luokkaa, kuin meluselvityksessä esitetty liikennemäärän kasvu.

Viikintien ja Lahdenväylän väliin suunniteltu asuinrakentaminen vaatii Lahdenväylän nopeusrajoituksen laskemista nykyisestä. Nopeuden lasku 80 km/h ei vielä takaa rakentamisen mahdollisuutta. Laadittavassa meluselvityksestä tulee esittää asuinrakentamisen minimietäisyydet tehdyn nopeusrajoitusratkaisun kanssa. Asutuksen A-2 sijoittaminen lähelle Lahdenväylää ja pikaraitiotietä ei ole hyväksyttävää, mikäli liikenteen aiheuttamat melutasot ovat korkeat. Vaikka piha-alueet voidaan kaikissa tilanteissa suojata ohjearvot ylittävältä melulta ei alueen ääniympäristö tue asumisen viihtyisyyttä ja laatua liikenteen nopeuden ollessa korkea. Asuntojen sijoittaminen voimakkaan melun alueelle vaatii hyvän massoittelun lisäksi melutilanteen huomioimista asuntokohtaisesti. Melutason ylittäessä julkisivulla ohjearvon päivällä LA<sub>eq</sub> 7-22 55 dB, tulisi kaikille asunnoille varmistaa aukeaminen myös ohjearvojen mukaiselle julkisivulle. Viikintien ja Lahdenväylän alueelle merkitty keskustatoimintojen alue C on asumiseen kohdistuvien haittojen arvioinnin kannalta haastava.

Merkintä jättää epäselväksi, miten asuinrakentaminen sijoittuu alueella ja voidaanko asumista ylipäänsä sijoittaa merkinnällä osoitetulle alueella ja millä ehdoilla. Mikäli alueelle aiotaan sijoittaa asumista, tulisi ko. alueen toiminnot esittää jatkosuunnittelussa nykyistä yksityiskohtaisemmin.

Melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa maantien melualueelle. Säynäslahteen sijoittuva koulu ulkoilualueineen sijaitsee melualueella. Kaavakartalla tulee osoittaa selvityksiin perustuen melualue, jolloin voidaan varmistua, että koulun ulkoilualue tulee suojattua melulta. Mikäli kaavassa on tarkoitus suojata rakennusmassoilla herkkiä toimintoja melulta, tulee kaavassa osoittaa ajoitusmääräyksiin rakentamisen järjestys ja avata ratkaisua kaavaselostuksessa. Kaavan yleismääräystä tulee täydentää melumääräysten osalta, jotta asemakaavoituksen eri vaiheissa turvataan riittävä meluntorjunnan taso. Osayleiskaavan melumääräystä tulee kehittää siten, että se ohjaa riittävästi alemman tason kaavoitusta.

Viikintien lounais-(etelä)puolelle osoitetut asuntovaltaiset alueet A-2 sijoittuvat melualueelle. Viikintiehen rajoittuvista rakennusmassoista tulisi tehdä yhteneviä ja varmistaa kaavamääräyksiin, että asunnot aukeavat myös rakennusten ohjearvojen mukaiselle puolelle. Huomiota meluntorjuntaan tulee kiinnittää Viikintien läheisyyteen suunniteltujen asuinalueiden osalta. Alueilla tulisi tutkia olisiko Viikintien ja asutuksen väliin jätettävissä suurempi etäisyys ja hyödyntää näitä meluisimpia alueita esim. hulevesien käsittelyyn.

Lahdenväylän Kehä I:lle vievän rampin itäpuolelle osoitetun TP ja EV alueen osalta kaava-aineistossa ei ole esitetty meluselvitysaineistoa. Uudenmaan ELY-keskus ei voi lausua ko. alueen melutilanteesta. Meluselvitys tulee jatkosuunnittelussa ulottaa kyseiselle alueelle ja arvioida sen perusteella tarvittavat meluntorjuntatarpeet huomioiden alueen käyttötarkoitus.

Osayleiskaavassa annetut yleismääräykset eivät Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan ole riittäviä. Osayleiskaavakartalle tulee kaavaehdotukseen mennessä osoittaa meluselvityksiin perustuvat merkinnät ja määräykset. Tältä osin osayleiskaavaa tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa, koska yleiskaava on melun hallinnan kannalta merkittävin vaihe.

Niiltä osin, kun virkistysalueet V, V/s sijoittuvat melualueille, tulisi niiden osalta harkita EV merkintää.

### **Ilmastovaikutukset**

Uudenmaan ELY-keskus kiittää osayleiskaavan ilmastovaikutusten arvioinnista ja selkeästä esittämisestä. On hyvä, että arvioinnissa on vertailtu tavanomaista ja ilmastopäästöjä minimoivaa toteutustapaa. Ehdotusvaiheessa on vielä tärkeää esittää, millaiseen ratkaisuun

päädyttiin suhteessa ilmastopäästöjä minivoivaan toteutustapaan. On huomioitava, että Helsingin kaupungin ilmastotavoitteiden mukaisen suunnittelun tulee minimoida ilmastopäästöt.

Vaikka rakentamisen haitalliset päästöt ovat suuret etenkin huonon rakennettavuuden takia, aiheutuu hankkeesta myös käytön ajan ilmastohyötyjä. Jotta näitä hyötyjä voidaan vielä vahvistaa, tulee kaavan ja alueen jatkosuunnittelun kaikissa vaiheissa kiinnittää huomiota keinoihin, joilla kestävästä liikkumisesta voidaan tehdä autoilua houkuttelevampi, turvallisempi, nopeampi ja helpompi kulkumuoto. Tehokkain yksittäinen keino on todennäköisesti Lahdenväylän nopeuden alentaminen.

Asian on esitellyt alueidenkäyttöpäällikkö Tuomas Autere ja ratkaissut yksikön päällikkö Timo Kinnunen. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

#### TIEDOKSI

UUDELY: Erika Heikkinen, Olli Jaakonaho, Maiju Juntunen, Elina Kerko, Eeva Kopposela, Tuomas Lahti, Larri Liikonen, Veera Lyytikäinen, Anna Mikkola, Anu Schulte-Tigges, Henrik Wager

Uudenmaan liitto

HSL

Tämä asiakirja UUELY/1304/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument  
UUELY/1304/2022 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Autere Tuomas 02.05.2024 14:36

Ratkaisija Kinnunen Timo 02.05.2024 14:59

6.5.2024

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

HEL 2021-011524  
Hankenumero 6684\_2

HELEN SÄHKÖVERKKO OY:n kannanotto, Viikinrannan-Lahdenväylän päivitetyn osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan

Helen Sähköverkko on tutustunut nähtävillä olleeseen materiaaliin liittyen Viikinrannan-Lahdenväylän päivitetyn osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja toteaa kannanottonaan seuraavaa.

Osayleiskaavassa on hyvin huomioitu 400 kV muuntoaseman ja siihen liittyvän 400 kV kaapelin sekä Viikinrannan energiakorttelin tarpeet.

Osayleiskaavan alueella sijaitsee olemassa olevia 110 kV sähkönsiirtoyhteyksiä, joiden olemassaolo tulisi huomioida osayleiskaavassa. Sähkönsiirtoyhteyksillä niin 400 kV kuin 110 kV tasolla on merkittävä vaikutus alueen maankäyttöön. Sähkönsiirtoyhteyksille on lunastamalla hankitut pysyvät käyttöoikeudet.

Lisätietoja antaa Mika Hinkkanen, elinkaaripäällikkö.

Aki Hämäläinen  
Suunnittelupäällikkö

6.5.2024



Maakuntahallitus

§ 73

13.05.2024

## Lausunto Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaluonnoksesta

Maakuntahallitus 13.05.2024 § 73  
41/06.02.00/2022

### Tiivistelmä

Helsingin kaupunki pyytää lausuntoa Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan luonnosvaiheen aineistosta. Lausunnossa tuodaan esiin, että osayleiskaavassa osoitettu maankäytön tehostaminen kestävään joukkoliikenteeseen tukeutuen on maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Lahdenväylän osalta on tutkittu mahdollisuutta nopeusrajoituksen alentamiseen ja osoitettu samaan liikennekäytävään varaus Viikin-Malmin pikaraitiotielle. Kaavaluonnoksen ratkaisut maakuntakaavassa osoitettujen luontoarvojen ja viheryhteyden turvaamiseksi ovat oikeansuuntaisia. Maankäytön tehostaminen ja virkistyskäytön kasvu edellyttävät huolellista yhteensovittamista luontoarvoihin kohdistuvien häiriövaikutusten minimoimiseksi. Osayleiskaavan ilmastovaikutusten arviointi on ansiokas ja kaavan ohjausvaikutusta on arvioinnin pohjalta vielä tarpeen lisätä. Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

### Asian vireilletulo

Helsingin kaupungin yleissuunnittelupalvelu pyytää lausuntoa Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan luonnoksesta. Lausuntopyyntö on saapunut 5.4.2024 ja lausunto pyydetään 3.5.2024 mennessä. Uudenmaan liitto on saanut lausunnon lisäaikaa 15.5.2024 asti.

Suunnitteluun liittyvä aineisto on esillä Helsingin karttapalvelussa osoitteessa [kartta.hel.fi/suunnitelmat](https://kartta.hel.fi/suunnitelmat).

### Asian tausta

#### Kaavan tavoitteet ja aikataulu

Yleiskaavan 2016 toteuttamisohjelma on päivitetty uuden kaupunkistrategian mukaiseksi ja päivityksen yhteydessä on tarkasteltu yleiskaavakokonaisuuden täydentämis- ja muuttamistarpeita koko kaupungin alueella. Viikinrannan-Lahdenväylän alueen yleiskaavallisen tilanteen päivittäminen on määritelty yhdeksi ensisijaisista muutostarpeista Helsingissä.

Suunnittelualue käsittää Lahdenväylän varren reuna-alueita Koskelasta Kehä I:lle. Osayleiskaavalla laajennetaan kantakaupunkia Lahdenväylän suunnassa, tiivistetään kaupunkirakennetta Viikin-Malmin pikaraitiotien joukkoliikennevyöhykkeellä, turvataan Vanhankaupunginlahden Natura-arvot sekä yhteensovitetään Lahdenväylän liikenteellinen toimivuus kehittyvän kaupunkirakenteen kanssa.

Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Tavoitteena on laatia osayleiskaava valtuustokauden 2021-2025 aikana.

### **Yleiskaava ja muut suunnitelmat**

Yleiskaava 2016 osoitti Lahdenväylän käytävään kantakaupunkimaista rakentamista, jolla Viikin alueellinen keskusta yhdistyy kantakaupunkiin. Korkein hallinto-oikeus kumosi Lahdenväylän kaupunkibulevardimerkinnän ja siihen välittömästi liittyvät kantakaupunkimerkinnät. Kumotun alueen osalta voimassa on Yleiskaava 2002. Lisäksi alueella on voimassa Helsingin maanalainen yleiskaava 2021.

Osayleiskaava-alue kuuluu Viikin–Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelmaan. Viikin–Malmin pikaraitiotietä suunnitellaan uutena joukkoliikenteen runkoyhteytenä keskustasta Viikin kautta Malmille.

### **Maakuntakaava**

Uusimaa-kaavan kokonaisuuteen kuuluvat kolme vaihemaakuntakaavaa ovat saaneet lainvoiman 13.3.2023 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (jatkossa maakuntakaava) ohjaa osayleiskaavan laadintaa.

Maakuntakaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä edellytetään muun muassa ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja. Alue- ja yhdyskuntarakennetta tulee kehittää olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen. Liikenteen ympäristöhaittoja tulee minimoida sekä edistää kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön arvot tulee turvata ja varmistaa erityisesti Natura 2000 -ohjelmaan sisällytettyjen alueiden arvojen säilyminen.

Yleisten suunnittelumääräysten lisäksi osayleiskaava-alueeseen kohdistuvat seuraavat maakuntakaavamerkinnät määräyksineen:

- Keskustatoimintojen alue
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
- Maakunnallisesti merkittävä tie
- Joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu
- Seudullisesti merkittävä tie
- Joukkoliikenteen vaihtopaikka
- Virkistysalue
- Viheryhteystarve
- Suojelualue
- Natura 2000 -alue
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue
- Voimajohto
- Jätevesitunneli
- Yhdyskuntateknisen huollon alue

### **Uudenmaan liiton aiemmat lausunnot**

Uudenmaan maakuntahallitus antoi 28.2.2022 lausunnon osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Lausunnossaan liitto kiinnitti huomiota

Maakuntahallitus

§ 73

13.05.2024

suunnittelualueen hyviin edellytyksiin kehittää yhdyskuntarakennetta kestävään liikkumiseen tukeutuen. Kaupunkirakenteen tiivistämisen reunaehdona on huomioitava Lahdenväylän merkitys valtakunnallisena ja seudullisena joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen yhteytenä sekä vaikutukset Vanhankaupunginlahden Natura-alueeseen ja Vantaanjoen viheryhteyteen. Liiton lausunto on huomioitu kaavaluonnoksen valmistelussa.

Ehdotus lausunnoksi

### **Yhdyskuntarakenne**

Osayleiskaava on maakuntakaavassa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja Koskelantien eteläpuolelta lisäksi pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen ja palveluiden kokonaisuutena ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Osayleiskaavan tavoite tiivistää Lahdenväylän ympäristöä joukkoliikenteen kannalta edullisella vyöhykkeellä on erittäin kannatettavaa ja edistää maakuntakaavan kasvun kestävä ohjaamisen tavoitteita sekä verkostomaisen joukkoliikennekaupungin kehittämistä. Osayleiskaavan luonnosvaiheen asukas- ja työpaikkamäärän mitoitus sekä pikaraitiotietä koskeva ratkaisu tukevat maankäytön tehostamisen ja kestävä liikkuksen paikallista ja seudullista yhteensovittamista.

### **Liikenne**

#### Lahdenväylä, Kustaa Vaasan tie, Koskelantie

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Lahdenväylä, Kustaa Vaasan tie ja Koskelantie Lahdenväylän länsipuolella on osayleiskaavan kohdalla osoitettu liikenteen, etenkin joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittäväksi tieksi tai kaduksi. Lahdenväylä on kaava-alueella osin maantie ja osin katu. Hallinnollisen luokan muutos tapahtuu Koskelan eritasoliittymän kohdalla, jonka eteläpuolella valtatie 4 on katu ja pohjoispuolella maantietä. Lahdenväylän ja Kustaa Vaasan tien yhteys on keskeinen valtakunnallisen ja pitkänmatkaisen tavaraliikenteen reitti sekä joukkoliikennekäytävä, joka johtaa mm. Eteläsatamaan ja Katajanokalle sekä Kampin terminaaliin. Kaava-alueella Koskelantie on merkitykseltään mahdollisesti muuttuva linja-autoliikenteen reitti. Maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet on turvattava niin kauan kuin Helsingin kantakaupungissa on valtakunnallisesti merkittäviä henkilö- ja tavaraliikenteen terminaaleja.

Kaavaselostuksen mukaan kaavaratkaisulla ei itsessään ole merkittäviä vaikutuksia Lahdenväylään. Kaavassa suurin muutos Lahdenväylän nykytilaan on pikaraitiotien mahdollistaminen Lahdenväylän viereen. Pikaraitiotien sijoittaminen Lahdenväylän viereen kaventaa muutamassa kohdassa nykyisen väylän piennaralueita. Laajempia vaikutuksia väylään

tulee, jos kaavan tavoitteiden toteuttamiseksi tien nopeusrajoituksia alennetaan.

Mahdollisen nopeuden laskun vaikutuksia on tarkasteltu Lahdenväylän esiselvityksessä. Selvityksen mukaan nopeuden alentaminen 80 km/h nopeuteen on mahdollista. Nopeusrajoituksen lasku ei vaikuta merkittävästi Lahdenväylän liikenteen sujuvuuteen tai kapasiteettiin. Nopeuksien laskeamisella saavutettaisiin hyötyjä liikenneturvallisuuden, päästöjen ja melutilanteen parantumisen myötä.

Kaavatyön yhteydessä tehtyjen tarkastelujen perusteella voidaan todeta, että nopeusrajoitus voidaan laskea 80 km/h väliillä Lahdenväylällä väliillä Koskelan eritasoliittymä – Kivikon eritasoliittymä. Nopeusrajoituksen laskun vaikutus pitkämatkaiseen liikenteeseen on tarkastelujen perusteella maltillinen, eikä toimivuustarkastelujen perusteella vaaranna matka-ajan ennakoitavuutta tai liikenteen sujuvuutta. *Nopeusrajoituksen laskun vaikutus pitkämatkaiseen liikenteeseen on etenkin työmatkaliikenteen kannalta merkittävä, vaarantaa liikenteen sujuvuutta ja aiheuttaa tarpeettomia päästöjä, mikäli Lahdenväylän osuudella Koskelan eritasoliittymä - Kivikon eritasoliittymä nopeusrajoitukseksi laskettaisiin 60 km/h. On myös kyseenalaista onko tässä perusteita pääväyläasetuksen mukaiseen poikkeamisperusteeseen. Melu- ja muut haitat voidaan ottaa huomioon väylään tehtävien muutosten ja sen läheisyyden suunnittelussa ja rakentamisessa. Liikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämisessä ovat aivan olennaisia autojen teknologinen kehitys sekä liikkumistarpeiden ja koko liikennejärjestelmän kehitys, kuten robottiautot, liityntäliikenne, monien kulkutapojen dynaaminen yhdistäminen matkaketjuissa, liikkumistarpeiden muutokset.*

Uudenmaan liitto pitää tarpeellisena jatkotarkasteluja tieympäristön toimenpiteiksi, jotta tieympäristöllä voidaan tarpeeksi hyvin tukea nopeusrajoitusta.

Uudenmaan liitto toteaa, että ottaen huomioon Lahdenväylän merkityksen tavara- ja joukkoliikenteelle, tulee Lahdenväylän pysyä jatkossakin pääväyläasetuksen tason I väylänä.

#### Pikaraitiotie

Maakuntakaavan mukaisesti Helsingin seudulla taajamatoimintojen vyöhykettä tulee kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina. Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaan ratkaisuun merkityt Viikin–Malmin pikaraitiotie sekä Tiederatikka tukevat tätä tavoitetta. Osayleiskaavassa Viikin–Malmin pikaraitiotie on linjattu Lahdenväylän varteen ja Koskelantien eteläpuolella Kustaa Vaasan tiellä ajoratojen keskelle. Uudenmaan liitto huomauttaa, että Kustaa Vaasan tie on joukko- ja tavaraliikenteen kannalta merkittävä katu ja pikaraitiotien linjauksen muutos ajoradan keskelle aiheuttaa pikaraitiotielle pohjoisen suuntautuvan kaistan ylityksen. Tästä aiheutuvat vaikutukset joukko- ja tavaraliikenteeseen tulee selvittää ja huomioida kaavaratkaisussa.

#### Joukkoliikenteen vaihtopaikka

Maakuntakaavassa on merkitty kaava-alueelle joukkoliikenteen vaihtopaikka Lahdenväylälle Viikin keskustan pohjoispuolelle Lahdenväylään tukeutuen. Uudenmaan liiton mukaan Viikin-Malmin ja

Raide-Jokerin pikaraitioteiltä tulee mahdollistaa sujuvat vaihtoyhteydet seudulliseen ja pitkämatkaiseen linja-autoliikenteeseen. Nyt kaavaratkaisu mahdollistaa vaihtoyhteyden Viikin kampuksen pysäkillä ja Uudenmaan liitto pitää ratkaisua maakunnallisten tarpeiden osalta hyvänä. Selostukseen on kuitenkin syytä avata vaihtoyhteyden toteutumisen merkitystä myös valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-autoliikenteen kannalta.

### **Luontoarvot ja ekologiset yhteydet**

Suunnittelualue rajautuu etelässä maakuntakaavassa osoitettuun Natura 2000-alueeseen Vanhankaupunginlahden lintuvesi, joka on sekä luonto-että lintudirektiivin mukainen suojelualue. Osayleiskaavaselostuksen mukaan Natura-arvio laaditaan kaavaluonnoksen pohjalta kaavaehdotusta valmisteltaessa, jotta sen yhteydessä tehdyt havainnot, kuten mahdolliset ehdotetut lieventämistoimet, voidaan ottaa huomioon ehdotuksessa. Uudenmaan liitto pitää Natura-arviointia tarpeellisena erityisesti alueelle kohdistuvien yhteisvaikutusten tunnistamiseksi.

Uusimaa-kaavan valmistelun yhteydessä laadittiin

Vanhankaupunginlahden Natura-arviointi, johon sisältyi toimenpide-ehdotuksia heikentävien vaikutusten ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi. Näitä olivat erityisesti virkistyskäytön ohjaaminen, ekologisten yhteyksien turvaaminen, viheralueiden säilyttäminen sekä meluntorjunta. Arvioinnin mukaan keskeistä luontoarvojen säilymiselle on riittävän rauhallinen puskurivyöhyke alueen ympärillä sekä luontoyhteyksien turvaaminen katkeamattomana vyöhykkeenä myös kauempana Natura-alueesta.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu virkistysalueita rakentamisalueiden ja Natura-alueen välille. Virkistysalueet on osoitettu noudatellen olemassa olevia metsä- ja puistoalueita. Virkistysalueiden määräys edellyttää huomioimaan suunnittelussa maisema-arvot, ekologiset yhteydet, luonnon monimuotoisuuden sekä virkistystarpeet. Lisäksi suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota kulutuskestävyyteen ja ulkoilun ohjaamiseen. Natura-alueen ja Vanhankaupunginlahden suojeluarvoja turvataan lisäksi koko kaava-aluetta koskevilla yleismääräyksillä koskien mm. linnuston elinolosuhteita, alueen kosteusolosuhteita ja hulevesien hallintaa.

Uudemaan liitto pitää kaavaratkaisua luontoarvojen turvaamisen ja ekologisten yhteyksien osalta oikeansuuntaisena. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan virkistysalueita, suojelualuetta sekä koko kaava-aluetta koskevat määräykset edistävät Natura-arvojen turvaamista. Luontoarvojen turvaaminen ja virkistyskäytön kasvu edellyttävät kuitenkin huolellista yhteensovittamista muun maankäytön kanssa Natura-alueelle kohdistuvien häiriövaikutusten minimoimiseksi.

Maakuntakaavassa osoitettu Vantaanjoki-Pornaistenniemi viheryhteystarve on tärkeä osa Helsingin seudun viherkehää, sillä se yhdistää merenrannan sisämaahan ja Helsingin keskuspuistoon. Yhteyden ekologinen merkitys on tunnistettu Uudenmaan liiton selvityksessä Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella (2018). Zonation-analyysien mukaan kyseinen yhteys on nykytilassaan jo

heikentynyt eikä sille ole vaihtoehtoisia sijaintiratkaisuja tiiviisti rakennetussa ympäristössä.

Kaavaluonnoksessa osoitettu maankäyttö ei merkittävästi heikennä Vantaanjoki-Pornaistenniemi välistä ekologista yhteyttä nykytilanteeseen nähden. Viheryhteyden toimivuus on riittävä joillekin lajeille, mutta ihmistoiminnan häiriövaikutusten takia se ei täysin vastaa maakuntakaavan viheryhteydelle asetettuja tavoitteita etenkin kun otetaan huomioon, ettei yhteyden toteuttamiselle ole vaihtoehtoisia tai useampia sijainteja. Yhteyden toimivuuden parantamiseksi suunnittelussa tulee varmistaa metsäisen ja puustoisien ympäristön muodostaman verkoston mahdollisimman katkeamaton jatkuvuus.

### **Ilmastovaikutusten arviointi**

Uudenmaan ja myös Helsingin kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Helsingin hiilineutraalisuustavoitteen toimenpideohjelmassa painotus on kaupungin sisällä syntyvissä suorissa päästövähennyksissä (lämmön- ja sähköntuotanto, liikenne). Epäsuorat eli ns. kulutusperäiset päästöt eivät sisälly tavoitteeseen, mutta ne huomioidaan aiempaa tavoitelähtöisemmin vuonna 2022 päivitetystä päästövähennysohjelmassa. Kulutusperusteisten päästöjen painopiste on rakentamisen päästöissä, joihin myös kaupunki voi omalla toiminnallaan vaikuttaa.

Osayleiskaavan luonnoksen yhteydessä on tarkasteltu alueen rakentamis- ja käyttövaiheen ilmastovaikutuksia. Näihin sisältyvät esirakentamisen, rakentamisen, rakennusten energiankulutuksen ja liikkumisen päästökehitys sekä hiilivarastojen muutokset. Uudenmaan liitto näkee ansiokkaana, että ilmastovaikutuksia on arvioitu tavanomaisen kehityksen ohella myös tavoitteellisella skenaariolla, mikä havainnollistaa erilaisten ratkaisujen vaikuttavuutta. Kokonaispäästöt on tavoitteellisella suunnittelulla mahdollista saada jopa 30% tavanomaisia ratkaisuja pienemmiksi.

Selvästi merkittävin osa kaavan toteuttamisen laskennallisista ilmastopäästöistä aiheutuu alueen rakentamisvaiheessa. Näiden päästöjen syntyminen alueen sijainnin merkitys on verrattain vähäinen, joskin osayleiskaavan alueella esirakentamisen aikaisia ilmastopäästöjä lisää haasteellinen maaperä. Arvioinnin mukaan rakentamisvaiheen päästöjä on mahdollista laskea puurakentamisella ja vähäpäästöisillä esirakentamismenetelmillä. Kaavassa ei kuitenkaan ole annettu määräyksiä, jotka ohjaisivat yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja toteuttamista tähän suuntaan.

Liikenteen ja energiajärjestelmän ilmastopäästöt on arvioitu päästökokonaisuudessa melko pieniksi alueen käyttöönoton aikaan ja sen jälkeen. Suuri ilmastopäästöjen vähentämisen potentiaali on lämmitysjärjestelmän kehittämisessä, johon kaavalla ei suoraan voida vaikuttaa. Jatkosuunnittelussa olisi kuitenkin tarpeen tarkastella energiaa ja myös rakentamisen kiertotaloutta koskevien kaavamääräysten käyttöä, jotta ilmaston kannalta kestävämpien ratkaisujen mahdollisuudet voidaan varmistaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Osayleiskaavan ilmastohyödyksi on arvioinnissa tunnistettu kaupunkirakenteen tiivistämisestä (ml. kestävän liikkumisen edellytysten parantaminen) sekä Lahdenväylän nopeusrajoituksen laskemisesta aiheutuvat seudulliset päästövähennykset. Kaavan toteuttamisesta saatava ilmastohyöty on tärkeä näkökulma kun tarkastellaan kasvun kestävää ohjaamista seudullisesti. Jos vastaava määrä rakentamista toteutettaisiin toisaalle, jossa edellytykset yhdyskuntarakenteen tiivistämiselle ja kestäväälle liikkumiselle eivät ole yhtä suotuisat, olisivat myös haitalliset ilmastovaikutukset suuremmat.

### **Yhteenveto**

Osayleiskaavan tavoite tiivistää Lahdenväylän ympäristöä joukkoliikenteen kannalta edullisella vyöhykkeellä on kannatettavaa ja edistää maakuntakaavan kasvun kestävä ohjaamisen tavoitteita sekä verkostomaisen joukkoliikennekaupungin kehittämistä. Myös osayleiskaavaan merkityt pikaraitiotiet tukevat näitä tavoitteita. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan Viikin-Malmin pikaraitiotien linjauksen vaikutukset joukko- ja tavaraliikenteeseen tulee selvittää ja huomioida kaavaratkaisussa.

Kaavaratkaisulla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia Lahdenväylään. Mahdollisen nopeusrajoituksen laskun vaikutuksia on tarkasteltu Lahdenväylän esiselvityksessä. Nopeusrajoituksen laskun vaikutus pitkämatkaiseen liikenteeseen on tarkastelujen perusteella maltillinen eikä näin ollen vaikeuta maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista. Uudenmaan liitto korostaa, että Lahdenväylän tulee pysyä jatkossakin pääväyläasetuksen tason I väylänä ja että jatkotarkasteluja tieympäristön kehittämiseksi tarvitaan. Selostukseen on myös tarpeen avata maakuntakaavassa osoitetun joukkoliikenteen vaihtopaikan toteutumisen merkitystä valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-autoliikenteen kannalta.

Uudemaa liitto pitää kaavaratkaisua luontoarvojen turvaamisen ja ekologisten yhteyksien osalta oikeansuuntaisena. Luontoarvojen turvaaminen ja virkistyskäytön kasvu edellyttävät kuitenkin huolellista yhteensovittamista muun maankäytön kanssa Natura-alueelle kohdistuvien häiriövaikutusten minimoimiseksi. Maakuntakaavassa osoitetun Vantaanjoki-Pornaistenniemi viheryhteystarpeen toimivuus on riittävä joillekin lajeille, mutta ihmistoiminnan häiriövaikutusten takia se ei täysin vastaa viheryhteydelle asetettuja tavoitteita etenkin kun otetaan huomioon, ettei yhteyden toteuttamiselle ole vaihtoehtoisia tai useampia sijainteja. Yhteyden toimivuuden parantamiseksi suunnittelussa tulee varmistaa metsäisen ja puustoisien ympäristön muodostaman verkoston mahdollisimman katkeamaton jatkuvuus.

Uudenmaan liitto näkee ansiokkaana, että ilmastovaikutuksia on arvioitu tavanomaisen kehityksen ohella myös tavoitteellisella skenaariolla, mikä havainnollistaa erilaisten ratkaisujen vaikuttavuutta. Kokonaispäästöt on tavoitteellisella suunnittelulla mahdollista saada jopa 30% tavanomaisia ratkaisuja pienemmiksi. Arvioinnin mukaan rakentamisvaiheen päästöjä on mahdollista laskea puurakentamisella ja vähäpäästöisillä

Maakuntahallitus

§ 73

13.05.2024

esirakentamismenetelmillä. Osayleiskaavassa tulisi nyt esitettyä painokkaammin edellyttää ilmaston kannalta kestäviä ratkaisuja.

**Esittelijän päätösesitys:**

**Maakuntahallitus päättää**

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

**Käsittely:**

Asian käsittelyn aikana hallituksen 2. varapuheenjohtaja Mervi Syväranta maakuntahallituksen puheenjohtaja Markku Markkulan kannattamana teki vastaesityksen, jonka mukaisesti lausunnon Liikenne-kohdan virke ”Tehdyn selvityksen perusteella myös pääväyläasetuksen mukainen poikkeamisperuste täyttyy nopeusrajoituksen laskemiseksi 60 km/h Lahdenväylän osuudella Koskelan eritasoliittymä - Kivikon eritasoliittymä.” korvataan seuraavalla:

*Nopeusrajoituksen laskun vaikutus pitkämatkaiseen liikenteeseen on etenkin työmatkaliikenteen kannalta merkittävä, vaarantaa liikenteen sujuvuutta ja aiheuttaa tarpeettomia päästöjä, mikäli Lahdenväylän osuudella Koskelan eritasoliittymä - Kivikon eritasoliittymä nopeusrajoitukseksi laskettaisiin 60 km/h. On myös kyseenalaista onko tässä perusteita pääväyläasetuksen mukaiseen poikkeamisperusteeseen. Melu- ja muut haitat voidaan ottaa huomioon väylään tehtävien muutosten ja sen läheisyyden suunnittelussa ja rakentamisessa. Liikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämisessä ovat aivan olennaisia autojen teknologinen kehitys sekä liikkumistarpeiden ja koko liikennejärjestelmän kehitys, kuten robottiautot, liityntäliikenne, monien kulkutapojen dynaaminen yhdistäminen matkaketjuissa, liikkumistarpeiden muutokset.*

Koska tehtyä vastaesitystä oli kannatettu, suoritettiin äänestys. Äänestys suoritettiin nimenhuutona. Ne, jotka kannattivat pohjaehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat Syvärannan vastaesitystä, äänestivät EI. Äänestyksessä annettiin 7 JAA -ääntä (Holmberg, Hyvärinen, Kaukola, Koski, Krohn, Lohikoski, Komulainen) ja 7 EI-ääntä (Hemming, Markkula, Nieminen, Piirtola, Saxberg, Syväranta, Kivimäki) 1 jäsenen ollessa poissa (Stranius).

Puheenjohtaja totesi, että koska puheenjohtajan ääni ratkaisee äänten mennessä tasan, oli vastaesityksen mukainen lausunto tullut maakuntahallituksen päätökseksi.

Muutettu kohta on merkitty pöytäkirjaan kursiivilla.

**Päätös:**

**Maakuntahallitus päätti**

- antaa kokouksessa tehdyn muutoksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.



Maakuntahallitus

§ 73

13.05.2024

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi  
Asiantuntijat Ilona Mansikka ja Jouni Suominen

Täytäntöönpano:

Päätösote: Helsingin kaupunki

Otteen oikeaksi todistaa

15.05.2024



Petra Salmi  
Arkistonhoitaja

Maakuntahallitus

§ 73

13.05.2024

**Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 73**

**Muutoksenhakukielto**

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.