

Liite 1. Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Länsisataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Johdanto

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että hanke perustuu Helsingin kaupunginvaltuuston 3.2.2021 tekemään satamatoiminnan uudelleenjärjestelyjä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohtia Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa koskevaan periaatepäätökseen. Päätöksen mukaisesti Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne keskitetään Länsisatamaan, jonne suunnitellaan tunneliyhteys Länsisatamasta Länsiväylälle. Länsisatamassa tehtävät toimet ovat ensimmäinen vaihe kokonaisuudistuksen toteutusketjussa.

Länsisataman laajennushanke tunneleineen on yhteiskunnallisesti erittäin merkittävä. Sataman laajennus ja satamatunneli mahdollistavat satamatoimintojen laajenemisen Länsisatamassa ja vapauttavat Eteläsatamasta alueita muuta maankäyttöä varten. Satamatunneli poistaa Jätkäsaaren ja Ruoholahden katuverkolta valtaosan sataman aiheuttamasta liikenteestä. Hankkeella on kaupungin kehittämisen kannalta useita merkittäviä myönteisiä vaikutuksia.

Hankevaihtoehtoilla on erilaisia ympäristövaikutuksia, joita on mahdollista lieventää jatkosuunnittelun yhteydessä.

Merkittävimmät hankkeen ympäristövaikutukset jatkosuunnittelun kannalta ovat

- Lapinlahden puiston valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, suojeltuun puistoon sekä luontoarvoihin liittyvät suorat ja välilliset ympäristövaikutukset vaihtoehtoissa A ja C
- olemassa oleviin öljyluoliin, niiden käytöstä poistoon ja uuteen tarvittavaan varastoon liittyvät epävarmuudet ja suorat ja välilliset ympäristövaikutukset vaihtoehtoissa C ja D
- rakentamisen aikaiset vaikutukset Länsiväylän liikenteelle vaihtoehtoissa C ja D
- vaihtoehtojen erilaiset vaikutukset Salmisaaren maankäytön ja liikenteen kehittämisen mahdollisuuksiin.

Lisäksi hankkeella arvioidaan olevan ilmastovaikutuksia, jotka eivät kuitenkaan suuruusluokaltaan merkittävästi eroa eri hankevaihtoehtojen välillä. Eri tunnelivaihtoehtojen myönteisinä ympäristövaikutuksina todetaan tunneliratkaisun mukanaan tuoma liikennehäiriön väheneminen Jätkäsaaren kaupunkiympäristössä siinäkin tilanteessa, kun sataman Tallinnaan suuntautuvan reittiliikenteen toimintoja on keskitetty Länsisatamaan.

Kaupunkiympäristölautakunta näkee, että ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn perustuen siinä tutkitut vaihtoehdot ovat mahdollisia toteuttaa, huomioiden tässä lausunnossa esitetyt seikat.

Seuraavissa luvuissa on käyty tarkemmin läpi ympäristövaikutusten arviointiselostuksen sisältöä.

Ympäristön nykytila ja kehittäminen

Tässä luvussa otetaan kantaa arviointiselostuksen nykytilakuvaukseen.

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Maanalaisen yleiskaavan 2021 tulkintaan liittyen kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että maanalaisessa yleiskaavassa 2021 on osoitettu ohjeellinen varaus satamatunnelille. Varaus mahdollistaa kaikkien kolmen nyt arvioitavan tunnelivaihtoehdon toteuttamisen. Kaikki hankevaihtoehdot mahdollistavat myös maanalaisessa yleiskaavassa ohjeellisesti varatun keskustatunnelin toteuttamisen.

Arviointiselostuksessa todetaan Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan valmistelun perustuvan skenaarioon kaksi. Osayleiskaavan valmistelu ei kuitenkaan pohjautu skenaarioon kaksi, vaan kaupunkiympäristölautakunnan 9.5.2023 tekemään päätökseen suunnitteluperiaatteista. Hankevaihtoehtojen tuleva maankäyttöpotentiaalinen arviointi tehdään osayleiskaavan luonnosta varten laadittavien viitesuunnitelmien perusteella, ei skenaarioon 2 perustuen. Osayleiskaavan luonnos laaditaan vuonna 2024 ja osayleiskaava etenee hyväksymiskäsittelyyn arviolta vuonna 2026.

Ympäristövaikutusten arviointi

Tässä luvussa otetaan kantaa arviointiselostuksen ympäristövaikutusten arviointiin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja rakennettuun ympäristöön

Länsibaana on yleiskaavassa linjattu yleispiirteisesti eikä sen tarkempaa sijoittumista ole päätetty tai suunnittelua käynnistetty. Arviointiselostuksessa on kuvattu eri tunnelivaihtoehtojen vaikutuksia Länsibaanan reittiin sekä arvioitu mahdollisen reitin ympäristövaikutuksia.

Tulevassa, yleiskaavaa tarkentavassa jatkosuunnittelussa baanareitti on tarkoituksenmukaisinta rakentaa mahdollisimman etelään Ilmarisen tontin pohjoispuolisella alueella, jolloin sen vaikutukset nykyiseen puistoon ovat mahdollisimman vähäiset. Vaihtoehdossa A Länsibaanan rakentaminen ulottuisi osittain asemakaavoitetulle puiston alueelle ja alueelle, jolla on luonto- ja kulttuuriarvoja. Vaihtoehtojen C ja D suuaukko sijoittuu Salmisaareen siten, että Satamatunnelin näkökulmasta Länsibaana voitaisiin toteuttaa mahdollisimman etelään Ilmarisen tontin pohjoispuolisella alueella, jolloin sen vaikutukset nykyiseen puistoon ovat vähäiset. Tinkimällä baanan mitoitukselta puiston kohdalla vaikutuksia on mahdollista lieventää tai ehkäistä.

Vaihtoehtoisesti pyöräreitti voidaan suunnitella nykyiseltä baanalta Porkkalankadun kautta. Tässä vaihtoehdossa pyöräreitti ei vastaisi baanauu vaatimuksia ollen yleiskaavassa ohjeellisesti kuvattua reittiä pidempi, korkeuseroiltaan suurempi, sisältäen liikennevaloliittymiä ja ollen leveydeltään liian kapea, jolloin erottelu jalankulkijoiden kanssa ei ole koko reitillä mahdollinen.

Länsiväylän ympäristön osayleiskaavaa valmistellaan sille asetettujen tavoitteiden sekä kaupunkiympäristölautakunnan (9.5.2023) linjaamien suunnitteluperiaatteiden mukaan siten, että kaavassa osoitetaan kantakaupunkimaisen ja urbaanin rakentamisen painopiste Salmisaareen, Länsiväylää suunnitellaan ensisijaisesti katumaisena ja sen estevaikutusta pyritään vähentämään kuitenkin satamaliikenteen sujuvuus huomioiden. Samalla lautakunta päätti, että suunnittelussa huomioidaan, että erillisessä suunnittelussa valittavalla satamatunneliratkaisulla on vaikutuksensa siihen, millainen osayleiskaavan ratkaisu Salmisaareen voi olla. Vaihtoehdossa A Salmisaaren maankäytön kehittäminen tavoitteiden mukaisesti olisi selvästi muita vaihtoehtoja haastavampaa tunnelin suuaukon, ja siitä johtuvan väyläratkaisun ja estevaikutuksen vuoksi. Siksi vaihtoehdon A maankäyttöpotentiaalinen arvioidaan olevan pienin. Vaihtoehto C aiheuttaa sekin rajoitteita maankäytölle pitkien betonitunneliosuuksien vuoksi. Vaihtoehdon D maankäyttöpotentiaali on suurin. Arviot tarkentuvat alueen viitesuunnitelmien valmistuttua.

Vaikutukset liikenteeseen

Liikenteeseen kohdistuva vaikutusarvio on laadittu yleisesti käytettyjen periaatteiden mukaisesti. Länsisataman laajennuksen sekä satamatunnelin rakentamisen liikenteellisiä vaikutuksia on tarkasteltu pääosin Helsingin seudun HELMET-liikennemallin avulla, ja liikenteen arvioidut vaikutukset pohjautuvat pääosin mallinnuksen tuloksiin. Liikennemalli ei pysty huomioimaan tarkasti kaikkia liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä, mutta sen tuottamia muutosennusteita voidaan pitää riittävinä arvioina erilaisten hankkeiden todennäköisistä vaikutuksista.

Liikennejärjestelmätason toiminnanaikaisista vaikutuksista (luku 10.2.4) kerrotaan, että Lauttasaaren sillalla liikennemäärä kasvaa mallin mukaan vaihtoehdoissa VEC ja VED noin 500 ajoneuvolla vuorokaudessa, sillä kantakaupunkiin/itäiseen Helsinkiin suuntautuva raskas liikenne kääntyy Länsiväylältä Lauttasaaren kautta takaisin keskustan suuntaan ja että vastaavaa muutosta ei näy vaihtoehdossa VEA, jossa liikenne pääsee kääntymään tunnelista jo Salmisaarenkadun kautta keskustaan ja että liikenteen kasvu sillalla syntyy mallissa raskaasta liikenteestä, jolla on Lauttasaaren asukkaille negatiivinen vaikutus viihtyisyyden, turvallisuuden ja melun osalta (s. 320). On kuitenkin huomioitava, että Helsingin keskustassa ja keskustaa ympäröivillä alueilla on voimassa raskaan liikenteen rajoitusalue, joka kieltää yli 12 metriä pitkien ajoneuvojen kulun kieltoalueella. Lauttasaaren sillalta takaisin keskustaan ei siten käänny rekoja, vaan korkeintaan 12 metrin pituisia kuorma-autoja. Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa matkojen suuntautumista ja päättää mitkä kaikki ajoneuvot pakotetaan käyttämään tunnelia. Alle 12 metrin pituiset kuorma-autot on mahdollisesti parempi ohjata katuverkkoon jo satamassa, jos niiden matkat suuntautuvat keskustaan tai Ruoholahden alueelle.

Satamatunnelin rakentamisen aikaisten liikennejärjestelyjen vaikutukset kohdistuvat vaihtoehdossa A lähinnä Salmisaarenkadulta Länsiväylälle johtavalle rampille. Vaihtoehdoissa C ja D rakentamisen aikaiset vaikutukset Länsiväylän liikenteelle ovat todennäköisesti merkittävät. Länsiväylän merkittävä rooli keskustan ja sataman saavutettavuudessa sekä valtakunnallisessa huoltovarmuudessa ovat tarkasti huomioitavia asioita työnaikaisia järjestelyjä suunniteltaessa. Rakentamisen aikana joudutaan siirtämään koko Länsiväylän länteen päin suuntautuva liikenne kiertoreitille. Vaikutukset tulee arvioida riittävän laajasti ottaen huomioon myös tarvittavat kiertoreitit sekä niiden vaikutukset.

Alusliikenteen muutokseksi on arvioitu vuositasolla 3407 alusta (vuoden 2022 tilanne) ja 4604 (tuleva tilanne) vuodessa. Päivätasolla tämä tarkoittaa 9–10 alusta (vuoden 2022 tilanne) ja 14 alusta (tuleva tilanne). Arviointiselostuksesta ei käy ilmi, miten on arvioitu lisääntyvän alusliikenteen vaikutukset nykyiseen vesiliikenteeseen.

Melu- ja värinävaikutukset

Sekä rakentamisen ja että toiminnan aikaiset melu- ja värinävaikutukset on pääsääntöisesti arvioitu hyvin ja kattavasti sekä riittävässä laajuudessa. Vaikutusten arvioinnissa on hyvin tunnistettu myös mm. veden alainen melu ja laivaliikenteen kasvun meluvaikutukset.

Hankkeen merkittävimmät ihmisten elinoloja ja viihtyvyyttä heikentävät vaikutukset aiheutuvat rakentamisvaiheessa, joten on erittäin positiivista, että rakentamisen aikaisia melu-, runkomelu- ja värinävaikutuksia on arvioitu huolellisesti. Pitkäkestoisen ja laajamittaisen rakentamisen aikaisia meluvaikutuksia on mallinnettu ja arviointeja on täydennetty asiallisesti kuvaamalla mm. melulähteitä ja -päästöjä, työvaiheita, niiden kestoa ja raskaan liikenteen määriä.

Rakentamisen aikaisten meluvaikutusten arvioinnissa VEA:n suurempi herkkyys negatiivisille vaikutuksille on tunnistettu, melulle herkkiä kohteita sijoittuu lähemmäksi työmaa-alueita kuin muissa hankevaihtoehdoissa.

Selostuksessa esitettyjen melukarttojen ja kuvausten mukaan on havaittavissa melutasojen ohjearvoilyityksiä tiettyjen rakentamistoimien ja -vaiheiden aikana, mikä on tilapäisesti myös hyväksyttävissä. Melu-, runko- ja

tärinähaittojen lieventämiseksi esitetään kattavasti sekä teknisiä ja menetelmällisiä keinoja että esim. työskentelyaikoihin liittyviä toimenpiteitä ja mahdollisuuksia.

Haitallisten vaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimenpiteitä on käsitelty pääosin kiitettävästi kunkin vaikutusarviointiosion yhteydessä. Niiden huomioon ottaminen on kuitenkin epäjohdonmukaista. Esim. rakentamisaikaisten meluvaikutusten arvioinnissa Länsiväylän päässä on melumallinnuksiin sisällytetty oletuksia hiljaisemmasta kalustosta sekä pitkistäkin väliaikaista melusteistä Lapinlahden puistoalueen suojaamiseksi. Vaikutuksia ei ole arvioitu lainkaan ilman torjuntatoimia. Toisaalta esim. toiminnan aikaisten meluvaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu meluntorjuntarakenteita VEA:ssa, vaikka niiden tarve tuodaan esiin. Vastaavaa epäjohdonmukaisuutta on myös vaikutusosioiden välillä. Öljyluolien tuulettamisen yhteydessä vapautuvien hiilivety päästöjen mallinnuksessa ei ole huomioitu mahdollisia vaikutusten lieventämistoimia ja vaikutus on arvioitu merkittäväksi ilman vaikutusten lieventämistoimenpiteiden käyttöä.

Hankkeen toiminnan aikaiset meluvaikutukset on kaikissa hankevaihtoehdoissa arvioitu kokonaisuutena vähäisen positiiviseksi. Meluselvityksen mukaan satamatoimintojen laajentaminen on mahdollista ympäristöluvassa annettujen melun raja-arvojen puitteissa. Länsisatamaa lähimmäksi kaavoitettujen asuinrakennusten julkisivuille on annettu kaavamääräykset äänitasoeroitukselle pienitaajuisia laivamelua vastaan. Selvityksen mukaan asemakaavoissa annetut äänitasoero vaatimukset ovat riittäviä myös satamatoiminnan laajentamisen hankevaihtoehdoissa. Vireillä olevassa Hernesaaren asemakaavoituksessa meluvaikutusten arvioinnissa varaudutaan satamatoimintojen laajentamiseen esitetyn mukaisesti.

Sataman lähialueella eri hankevaihtoehdoilla ei ole vaikutusta toteutuvaan melutasoon. Satamamelun arviointi on tehty satamatoiminnan laajentamisen jälkeiseen tilanteeseen. Laajennushankkeen mukaisen melutilanteen muutos verrattuna nykytilanteen on lähimmissä kohteissa päiväaikaan pienehkö -1...+2 dB ja yöaikaan -7...+1 dB. Laajennushankkeesta aiheutuvan muutoksen kuvaus jää yleiselle tasolle, kun nykyistä eli VEO-vaihtoehdon melutilannetta ei ole esitetty vastaavasti kuin katuliikenteen meluselvityksessä. Yöajan keskiäänitason pieneneminen paikallisesti jopa 7 dB on kuitenkin huomattava parannus.

Laadittu katuliikenteen meluselvitys antaa kattavan kuvan melutilanteesta ja sen muutoksista hankevaihtoehdoittain, joskin satama-alueen suunnalla rajauksen tulisi ulottua pidemmälle etelään, koska laajimmat yli 3 dB muutosalueet kohdistuvat sinne. Hankkeen tuomat muutokset jäävät kaikkiaan melko vähäisiksi. Siitä huolimatta muutosmelukartoissa olisi syytä kertoa myös suurin muutos ja sen kohdentuminen.

Länsiväylän päässä hankevaihtoehdon VEA aiheuttama palveluasumiseen ja Lapinlahden puistoalueen virkistyskäyttöön kohdistuva meluvaikutus on pienehkö mutta selkeä heikennys verrattuna nollavaihtoehtoon. Hieman suurempi melutason kasvu kohdistuu Ilmarisen toimistorakennukseen. Vaikka toiminto ei ole melulle erityisen herkkä, vaikutuksen suuruus olisi ollut tarpeen esittää.

Hankevaihtoehdon VEA aiheuttama muutos kohdistuu herkemälle alueelle kuin VEC:ssä ja VED:ssä, vaikka vaikutusten merkittävyyttä meluun ja ilmanlaatuun kuvaavissa taulukoissa hankevaihtoehtojen herkkyyys on arvioitu samaksi. Vaihtoehdon A toiminnan aikaisia meluntorjuntamahdollisuuksia tunnelin suuaukolla tulee jatkossa tutkia, sillä meluntorjuntatoimenpiteiden tarve haittojen lieventämiskeinona on tunnistettu.

Kaikilla hankevaihtoehdoilla on positiivinen vaikutus meluun Tyynenmerenkadulla raskaan liikenteen poistuessa pinnan katuverkolta. Vaikka muutos keskiäänitasossa on vain noin 2 dB, raskaan liikenteen poistuminen voi parantaa asuin- ja elinympäristön viihtyisyyttä enemmänkin etenkin ajatellen lastaus- ja purkuajankohtien häiriötä. Liikennemäärien ja raskaan liikenteen väheneminen parantaa viihtyisyyttä myös Katajanokan ja Eteläsataman ympäristössä. Eteläsatamassa myönteinen vaikutus on merkittävämpi.

Päästöt ilmaan ja niiden vaikutukset ilmanlaatuun

Rakentamisen aikaisia ilmanlaatua heikentäviä päästöjä syntyy väistämättä, keskeisimpinä louhinnan, maanrakennustöiden ja kuljetusten aiheuttamat pölypäästöt. Pölyntyminen yhdessä rakentamismelun kanssa voi aiheuttaa paikoin viihtyisyyshaittaa lähiympäristöön. Arviointi ja haittojen lieventämistoimet on esitetty varsin hyvin.

On positiivista, että Salmisaaren öljyluolien käytöstä poistoon liittyvästä luolien tuulettamisesta vapautuvien päästöjen arviointiin (VEC ja VED) on kiinnitetty huomiota, vaikka ilmanlaatuvaikutusten mallinnus perustuu tässä suunnitteluvaiheessa ymmärrettävästi karkeisiin oletuksiin ja arviointi ja tulokset tarkasteluun, jonka tavoitteena on ollut tunnistaa tuuletuksen suurimmat mahdolliset vaikutukset ilmanlaatuun. TVOC-päästöihin liittyy ilmeinen mahdollisuus huomattaviin ilmanlaatu- ja hajuhaittoihin. Lieventämistoimilla vaikutuksia voidaan kuitenkin oleellisesti pienentää.

Toiminnan aikaiset ilmanlaatuvaikutukset on arvioitu vähäisen kielteiseksi kaikissa hankevaihtoehdoissa, mitä voidaan pitää perusteltuna, kun sekä laiva- että ajoneuvoneuvoliikenteen määrä kasvaa.

Satamatunnelin käytön aikaisia ilmanlaatuvaikutuksia on arvioitu mallintamalla Satamatunnelissa muodostuvan päästön leviämistä ympäristöön yksinomaan ilmanvaihtokanavien kautta. Kaikkien hankevaihtoehtojen aiheuttamat NO₂- ja PM₁₀-pitoisuuslisät ovat pieniä, eikä niillä ole merkittävää vaikutusta tarkastelualueen paikalliseen ilmanlaatuun. Ympäristö VEA:n poistoilmakanavan läheisyydessä on kuitenkin selvästi C-vaihtoehtoa herkempi muutoksille. Poistoilmakanava sijoittuu puisto- ja virkistysalueelle, jolla ei ole asemakaavaa voimassa. Alueen ilmanlaatu esim. HSY:n tuottaman ilmanlaadun vuosikartan mukaan on huomattavasti parempi kuin lähempänä Länsiväylää ja Porkkalankatua.

Raskas ajoneuvo mm. nostaa katupölyä kuivalta tienpinnalta ilmaan enemmän kuin henkilöauto, joten raskaan liikenteen siirtyminen tunneliin parantaa asuinviihtyisyyttä Jätkäsaarella etenkin Tyynenmerenkadulla.

Selostuksessa ei ole mainittu vaikutuksista pienhiukkaspäästöihin ja -pitoisuuksiin (PM_{2,5}). Vaikka pitoisuuslisän niidenkin osalta voidaan arvioida olevan pieni, eikä pienhiukkasten vuosiraja-arvo ylity Helsingissä, voi WHO:n ohjeellinen vuosiohjearvo ylittyä vilkkaassa liikenneympäristössä.

Vaikutukset ilmastoon

Hankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu vertaamalla hankkeen toteutuksen aiheuttamia muutoksia nykytilanteeseen. Arvioinnin pohjalta hankkeen kokonaisvaikutus ilmastolle on todettu kielteiseksi, eli ilmastopäästöjä lisääväksi nykytilanteeseen verrattuna. Rakentamisen aikaiset ilmastovaikutukset on arvioitu merkittävän negatiiviseksi kaikissa hankkeen toteuttamisvaihtoehdoissa ja koko elinkaaren aikana käyttövaiheessa ilmastopäästöjen lisäksi jatkuu verrattuna 0-vaihtoehtoon.

Hankkeen suurimmaksi päästölähteeksi todetaan tunnelirakentaminen. Tunnelista aiheutuvien päästöjen hillintää kuvataan yleispiirteisesti, satamalaiturien rakentamisen päästöjen vähentämisen mahdollisuuksia on kuvattu tarkemmin. Laiturirakentamisen osalta on todettu periaatteellinen mahdollisuus jopa yli 80 % päästövähennykseen tavanomaiseen toteuttamisvaihtoehtoon verrattuna, mutta selostuksesta ei käy ilmi, olisiko vastaava päästövähennys suurimman päästölähteen eli tunnelirakentamisen osalta mahdollista.

Hankkeen ilmastotavoitteiden näkökulmasta YVA-selostuksen puute on se, ettei taulukossa 10–40 ole mukana päästöjä minimoivia toteuttamisen vaihtoehtoja, vaan kuvattuna on ainoastaan tavanomaiseen toteutustapaan perustuvat toteuttamisvaihtoehdot ja näiden ilmastopäästövaikutukset. Kaupungin ollessa sitoutunut merkittävään ja nopeaan ilmastopäästöjen vähentämiseen, ei tavanomainen päästöintensiivinen toteutustapa ole tarkoituksenmukainen, mikäli vähäpäästöisempi tapa toteutukseen on olemassa.

Ilmaston muutosten osalta käytetyissä käsitteissä on epätasällisyyttä. Selostuksessa puhutaan ennusteista, mutta esitetyt ilmastoskenaariot eivät ole ennusteita, vaan kuvaavat mahdollisia tulevaisuuksia. Ilmastonmuutoksesta puhuttaessa ei voida puhua ennustamisesta, vaan kyseessä on arviointi. Skenaarioiden osalta olisi tarpeen myös tarkentaa, minkä skenaarion tai skenaarioiden mukaan arvioita tehdään ja millä perusteilla, sillä vuosisadan loppupuolella skenaarioiden vaikutukset eroavat toisistaan jo paljonkin.

Sopeutumista käsittelevissä luvuissa ilmastonmuutoksen vaikutusten arviot on tehty vuosisadan loppupuolelle (2080–2100). Hankkeen mitoituksissa tulee varautua esimerkiksi tulvien määrän kasvuun ja toistuvuuksien muutoksiin jo lähivuosisikymmeninä.

Maksimipäiväsadannan riski on arvioitu päiväsadantana, eikä sitä ole verrattu nykyiseen (muutos). Myöskään riskin todennäköisyyttä (sateen toistuvuus) ei ole ilmaistu, vaikka se on merkittävä osa riskin voimakkuuden arviointia. Arviot perustuvat CORDEXin Euroopan laajuisiin mallinnuksiin, mutta Suomessa on saatavilla myös tarkempaa mallinnusta rankkasateiden arvioidusta muutoksesta ja niiden vaikutuksista hulevesitulviin.

Sopeutuminen on käsitelty yleispiirteisemmin kuin muut osa-alueet, eikä arviointi sen osalta perustu viimeisimpiin tutkimuksiin ja mallinnuksiin. Ilmastonmuutoksen osalta arviot ovat vuosisadan lopulta, mutta olennaista olisi myös selvittää, miten tunnelijärjestelmä toimii lähivuosisikymmenten ilmastossa. Mikäli varautuminen tehdään korkeimpien arvioitujen vaikutusten (lämpötila, sademäärä, ääri-ilmiöt, merenpinnan nousu) mukaan, varaudutaan samalla näitä pienempiin muutoksiin. Siihen, millä tasolla varautuminen tulisi toteuttaa, ei ole otettu kantaa.

Vaikutukset maa- ja kallioperään, sedimentteihin sekä pohjavesiin

Arviointiselostuksessa on tunnistettu öljyluolien alueen poikkeuksellisen suuriin kalliomekaanisiin jännitystiloihin liittyvät haasteet ja niiden selvitys- ja jatkosuunnittelutarve. Todettakoon, että on tärkeää tehdä seurannan suunnittelu ja toteutus riittävän ajoissa hankkeen toteutusaikatauluun nähden. Pohjavesiolosuhteita on selostuksessa tarkasteltu riittävän laajasti ja rakentamisen sekä toiminnan aikaiset vaikutukset on tunnistettu.

Vaikutukset kasvillisuuteen, eläimiin ja suojelukohteisiin

Toiminnan aikaiset luontovaikutukset on selostuksessa esitetty kaikissa vaihtoehdoissa vähäisen negatiivisiksi. Kuitenkin todetaan, että vaihtoehdon A rakentaminen saattaa aiheuttaa luontodirektiivin IV (a) liitteen lajeihin kuuluvan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen häviämistä tai heikentymistä. Lisäksi arviointiselostuksessa todetaan, että vaihtoehdon A myötä erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin kanta vähintäänkin pienenee, ja esiintyminen voi vaarantua koko maassa, jos lieventämiskeinot eivät onnistu. Tässä tapauksessa vaikutukset ovat pidempikestoisia kuin pelkästään rakentamisen aikaisia vaikutuksia, eivätkä merkittävydeltään vähäisiä.

Selostuksen sivulla 430 on kuvattu, että vaihtoehdossa A Lapinlahden puiston eteläreuna kaivetaan auki rakentamista varten noin 250 metrin matkalta Länsiväylän ja Lapinlahdentien länsipään väliseltä alueelta. Länsiosaan rakennetaan avokaukalo ja itäosaan betonitunneli, jonka päälle voidaan istuttaa lopputilanteessa kasvillisuutta, mutta alustavien suunnitelmien mukaan ei puustoa. Vaihtoehto A:n mahdollisessa jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota ympäristövaikutusten lieventämistoimenpiteiden suunnitteluun tällä osuudella.

Vaikutukset vesialueisiin ja vedenalaiseen luontoon sekä kalastoon ja kalastukseen

Arviointiselostuksessa ei ole esitetty Satama-alueen laajentamisen ja laiturimuutosten vaikutuksia Ahdinaltaan tai Jätkäsaaren ja Hernesaaren välisen, Hietalahteen ulottuvan vesialueen aaltoiluolosuhteisiin.

Aaltoiluolosuhteiden mahdollisilla muutoksilla saattaa olla vaikutusta vesialuetta ympäröiviin ranta-alueisiin ja niiden käyttöön. Ahdinaltaan aallokkotarkastelu on laadittu 6/2022, jossa yhtenä lähtökohtana on ollut Sataman laiturin laajennus. Alueelle on suunniteltu merenalainen suoja-penger aaltoilun hallitsemiseksi.

Arviointiselostus ei sisällä alusliikenteen lisääntymisen ja laituri-muutosten aiheuttaman vaikutuksen arviointia telakan alusliikenteeseen. Muutosten hyväksyttävyyttä tai mahdollisesti tarvittavien lieventämistoimien tarpeellisuutta ei näin ollen ole mahdollista selostuksen perusteella arvioida.

Selostuksessa on kalastuksen osalta kuvattu kattavasti sekä lähtötiedot että arviointi. Selostuksen mukaan hankkeen vaikutusalue ei lähtökohtaisesti ole merkittävä ympäristö kalastukselle, ja vesialue on voimakkaasti jatkuvan muutoksen alueena. Lauttasaaren sillalla tapahtuvaa silakan litkausta ei selostuksessa ole mainittu ja silta on Helsingissä ainoa, jossa kalastus on sallittu. Vapaa-ajan kalastus Lauttasaaren alueella on sisällytetty arviointiin. Lausunnon antaja pitää erityisen hyvänä sitä, että myös vedenalaista melua on kuvattu ja arvioitu sen vaikutuksia.

Lauttasaaren sillan vesialue on molemmin puolin hyvää silakan kutu-alueetta. Tämän vuoksi vettä sementtävää töitä olisi hyvä välttää kutuaikoina, joka silakalla ajoittuu keväälle touko-kesäkuuhun, mutta kutevia silakoita voi löytää varhaiskeväästä loppusyksyllä asti.

Vaikutukset luonnonvarojen käyttöön sekä jätteiden ja sivutuotteiden loppusijoituksen vaikutukset

Arviointiselostuksessa on kuvattu tunnelinlouhinnassa syntyvän louheen hyötykäyttömahdollisuuksia hyvin. Louheen syntymisen ja hyödyntämisen kohdentaminen riippuu monesta eri tekijästä, esimerkiksi tarjonnan ja kysynnän ajoittumisesta sekä syntyvän kiviaineksen laadusta. Sataman laajennukseen voidaan hyödyntää Helsingin muissa kohteissa syntyvää louhetta ja toisaalta satamatunnelilouhinnasta syntyvää louhetta voidaan hyödyntää Helsingin muissa täyttökohteissa.

Helsingin kaupungin massakoordinaation toiminnan tavoitteena on saada syntyvä louhe hyödynnettyä täysimääräisesti Helsingin rakennuskohteissa. Myös satamatunnelihankkeen kanssa on alustavasti keskusteltu syntyvistä louhemääristä ja aikatauluista. Satamakentän laajennuksen louhetarpeet ja tunnelin rakentamisessa syntyvän louheen hyötykäyttökohteet tarkentuvat suunnittelun ja aikataulujen kiinnittymisen myötä.

Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön

Arviointiselostuksen sivulla 470 (ja tiivistelmässä s. 31) todetaan, että sataman laajennuksen ei arvioida aiheuttavan merkittäviä maisemavaikutuksia.

Vaihtoehdon A betonitunnelirakenne ja suuaukko sijoittuvat osin Lapinlahden puiston RKY-alueelle. Vaihtoehto C ulottuu Lapinlahden puistoon sen luoteisosassa ja aiheuttaisi vaikutuksia alueen kulttuuriympäristöön. Vaihtoehto D ohittaa Lapinlahden puiston kokonaan. Selostuksen yhteenvedossa (luku 10.1.1) todetaan, että vaihtoehdossa A rakentaminen ei olennaisesti muuta Lapinlahden puistoalueen rakennetun ympäristön ominaispiirteitä. Kaupunkiympäristölautakunnan näkemyksen mukaan rakentaminen kuitenkin muuttaa puiston eteläreunaa. Puistomainen miljöö on kulttuurihistoriallinen kokonaisuus. Selostuksen sivuilla 297–298 todetaan pohjoisen suuaukon ja maanpäällisten rakenteiden vaikutuskohteen herkkyyden olevan kohtalainen. Kyseessä on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö suojeltuine luontoarvoineen ja näin ollen herkkyydeltään suuri/erittäin suuri. Lapinlahden puisto on asemakaavoitettu lukuun ottamatta n. 20 m leveää kaistaletta puiston eteläreunassa. Asemakaavoitetulla alueella puisto on osoitettu merkinnällä VP/s, joka merkintä sisältää suojelumääräyksiä.

Arviointiselostuksessa todetaan, että ”positiivisia vaikutuksia Lapinlahden puistoon tuottaa mahdollisuus kaukolämpöputkiparin kaivamiseksi maahan, jolloin arvokkaan puiston tunnelma siistyy ja näkymät

avartuvat nykyiseen tilanteeseen verrattuna ja tunnelin päälle tehtävät istutukset laajentavat viheraluetta”. Kaukolämpöputkiparin sijoittaminen maan alle voidaan kuitenkin toteuttaa myös ilman satamatunnelia.

Selostuksessa arvioidaan hankevaihtoehtojen toiminnan aikaiset vaikutukset yhtä suuriksi (Taulukko 10–58, s. 472) Lautakunnan näkemyksen mukaan hankevaihtoehtojen toiminnan aikaiset vaikutukset eivät ole kaikissa vaihtoehdoissa samat. Vaihtoehdon A vaikutukset Lapinlahden puistoon ovat sekä rakentamisen aikaisia että pysyviä. Mahdollisessa vaihtoehtoon A pohjautuvassa jatkosuunnittelussa tulisivat kiinnittää erityistä huomiota vaikutusten lieventämistoimiin.

Selostuksen sivuilla 475 ja 488 todetaan, että Hietaniemen hautausmaahan ei kohdistu maisemavaikutuksia. Todettakoon, että vaihtoehdossa A joudutaan kaatamaan suurikokoista puustoa Kaartin hautausmaan pohjoispuolelta, joten tällä nähdään olevan maisemallisia vaikutuksia myös hautausmaa-alueelle.

Puuston osalta kuntokartoitusta ei ole vielä tehty ja niiden kuntoa ei siten voida vielä luotettavasti arvioida. Vanhoilla puilla on suuri merkitys luonnon monimuotoisuudelle, joten niiden poistaminen ei lautakunnan arvion mukaan ole merkittävydeltään vähäinen.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen sekä elinkeinoin ja aineelliseen omaisuuteen

Rakentamisesta on arvioitu muodostuvan positiivisia elinkeino- ja talousvaikutuksia sekä rakentamisen että toiminnan aikana. Hankkeen lähtökohtana on keskittää matkustajasatamaliikennettä Länsisatamaan ja vähentää sitä Eteläsatamalta ja Katajanokalta. Hankkeen toteutuminen on edellytys Eteläsataman alueen kehittämiseen monipuolisempaan käyttöön.

Rakentamisvaiheessa on arvioitu muodostuvan sekä välittömiä että välillisiä työllisyysvaikutuksia. Kyse on suuren mittakaavan hankkeesta, jonka työllisyysvaikutus on suuri. Riskinä hankkeessa on erikoisosaamisen (suunnittelu, prosessit) ja ammattitaitoisen työvoiman tarjonnan niukkuus. Välillisesti hanke kasvattaa lähialueelle kohdistuvaa kulutusta, hyötyjinä erityisesti majoitus- ja ravitsemuspalvelut.

Toiminnan aikaisista vaikutuksista on kuvattu muun muassa veroluonteiset vaikutukset kiinteistö-, kunnallis- ja yhteisöverojen kautta. Hankkeen on katsottu lisäävän välillisesti palvelusektorin ja satamatoiminnan työpaikkoja sekä vaikuttavan lisäävästi rahti- ja matkustajaliikenteeseen. Rakentamisen aikaisia elinkeinoin kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia ei ole juurikaan kuvattu, vaikka rakentaminen aiheuttanee väliaikaista haittaa sekä alueen nykyiselle elinkeinotoiminnalle että alueella liikkuville ja asuville muun muassa ruuhkautumisen ja raskaan liikenteen lisääntymisen kautta.

Aineelliseen omaisuuteen kohdistuvia vaikutuksia ei ole arvioitu. Yhteenvetotaulukon otsikossa tämä on mainittu yhtenä arvioinnin taustatekijänä, mutta vaikutuksia ei ole arvioitu. Mahdollisia vaikutuksia voivat olla esimerkiksi maanomistajan tai -haltijan mahdollisuudet hyödyntää maalämpöä tai vaikutukset kiinteistöjen arvoon.

Riskit sekä onnettomuus- ja häiriötilanteet

Hankevaihtoehtojen C ja D toteuttamiseen liittyvään öljyluolien käytöstä poistoon ja uuden varaston suunnitteluun, ympäristöluvitukseen sekä toteuttamiseen liittyviä prosessi- ja aikatauluriskejä on tarkasteltu selostuksessa kattavasti. Jos näitä hankevaihtoehtoja edistetään, suunnittelua ja arviointia tulee jatkaa siten, että ympäristö- ja onnettomuusriskit ovat hallittavissa ja teknisesti toteutettavissa.

Hankkeen edellyttämät luvat, suunnitelmat ja päätökset

Tässä luvussa otetaan kantaa arviointiselostuksen kuvaukseen hankkeen edellyttämistä luvista, suunnitelmista ja päätöksistä.

Kaavoitus

Satamakentän uudet laiturijärjestelyt niiden vaatimien merialueen täyttöineen voidaan toteuttaa voimassa olevan osayleiskaavan perusteella vastaavasti kuin T2:n kohdalla on tehty. Satamatunneli vaatii asemakaavan, jonka laadinta on aloitettu 2023.

Satamatunnelin asemakaavan tulee olla voimassa ennen kuin rakennuslupa voidaan myöntää. Asemakaavan laadinnassa hyödynnetään ympäristövaikutusten arviointiselostusta ja huomioidaan siitä saatu yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Tarvittaessa selvityksiä ja arvioiteja tarkennetaan. Ennen asemakaavan saattamista voimaan tulee luonnonsuojelulain mukainen poikkeuslupa olla voimassa kirvelilattakoin esiintymisalueen ja liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta, mikäli asemakaava laadittaisiin vaihtoehtoon A perustuen.

Tunnelivaihtoehdon VEA Salmisaaren pään betonitunneliosuus kohdistuu osin voimassa olevassa kaavassa määritellylle hautausmaa-alueelle (EH), mikä tulee huomioida asemakaavoituksessa.

Ympäristö- ja vesiluvat

Länsisatamalla on voimassa oleva ympäristölupa. Satamatunnelin rakentaminen ei vaadi ympäristölupaa. Tunnelien on tunnistettu vaikuttavan olemassa oleviin rakenteisiin maan pinnalla ja alla. Selostuksen mukaan nämä rakenteet saattavat sisältyä muiden toimijoiden ympäristöluvan alaisiin velvoitteisiin ja ennen niiden muuttamista tulee selvittää niitä koskevat velvoitteet sekä hakea lupiin tarvittavia muutoksia. Edellä mainituista rakenteista on mainittu ainoastaan öljyluolat ja niiden käytöstä poistoon liittyvät toimet. Selostuksen perusteella jää epäselväksi, mitä nämä muut rakenteet ja toimijat mahdollisesti ovat ja minkälainen vaikutus eri vaihtoehdoilla näihin mahdollisesti on.

Vaihtoehtojen C ja D osalta öljyluolien käytöstä poisto vaatii Helenin toimintaan liittyvää ympäristölupapäätöstä luolien käytöstä poistolle, uudelle korvaavalle kevyen polttoöljyn varastolle sekä vuotovesien pumppauksen lopettamiselle.

Hankevaihtoehdoissa toteutettavat ruoppaukset ja merialueen täytöt vaativat vesilain mukaiset luvat. Kaikki hankevaihtoehdot VEO:aa lukuun ottamatta vaativat satama-alueen laajennuksen osalta vesiluvan, lisäksi vaihtoehto D vaatii Salmisaaren pohjoispuolisen kevyen liikenteen reitin muutoksen osalta vesiluvan. Selostuksen mukaan hankealueella on myös joitakin muiden toimijoiden rakenteita, joiden siirto vaatii myös vesiluvan. Näitä ei kuitenkaan ole selostuksessa tarkemmin kuvattu, joten tämän seikan vaikutuksia ei ole mahdollista selostuksen perusteella arvioida.

Öljyluolien käytöstä poisto

Vaihtoehtojen C tai D toteuttaminen edellyttää öljyluolien (3 kpl) alueella voimassa olevan kemikaali- ja turvallisuusviraston (Tukes) asettaman louhintakiellon purkua. Kuten selostuksessa on kuvattu, käytöstä poiston tarkka suunnittelu ja vaikutusten arviointi ei ole mahdollista ennen luolien nykykunnan selvittämistä, joka voidaan tehdä vasta luolien poistettua nykyisestä käytöstään. Käytöstä poistoon liittyvää tarkempaa suunnittelua on mahdollista ja tarpeellista tehdä näiden hankevaihtoehtojen jatkosuunnittelussa.