

Länsiväylän ympäristön osayleiskaava

Skenaarioiden vaikutusten arviointi ja suhde osayleiskaavoitukselle asetettuihin tavoitteisiin

18.4.2023

Helsinki

Vaikutuksen merkitys on esitetty taulukkoon alla olevilla värikoodeilla.

Vaikutus myönteinen	Vaikutus lievästi myönteinen	Vaikutus neutraali / ei vaikutusta	Vaikutus lievästi kielteinen	Vaikutus kielteinen
---------------------	------------------------------	------------------------------------	------------------------------	---------------------

Ensimmäisessä sarakkeessa kerrotaan arvioitu aihe.

Punaisella tekstillä on korostettu osayleiskaavoitukselle asetetut tavoitteet.

VAIKUTUKSET SEUTU- JA YHDYSKUNTARAKENTEESEEN	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
Vaikutukset seutu- ja yhdyskuntarakenteeseen	Seutu- ja yhdyskuntarakenne hajautuu loitommalle keskustasta, mikäli seudullinen kasvu jatkuu.	Seutu- ja yhdyskuntarakenne tiivistyy hyvin maltillisesti suhteessa keskeiseen sijaintiin.	Seutu- ja yhdyskuntarakenne tiivistyy keskustan tuntumassa.	
Alueen maankäytön ja liikenteen kokonaisuuden ratkaiseminen	Maankäytön ja liikenteen kokonaisuutta ei ratkaista.	Nopeuden lasku parantaa tilannetta, mutta ei ratkaise kokonaisuutta.	Maankäytön ja liikenteen kokonaisuus ratkaistaan, mutta satamaliikenne sekä Länsiväylän muu liikenne jäävät asuinalueen viereen. Saavutettavuus paranee raitiotien ja baanan myötä, mutta ajoneuvoliikenteen sujuvuus hidastuu ruuhka-aikoina.	Maankäytön ja liikenteen kokonaisuus ratkaistaan tunneloimalla Länsiväylä Lauttasaaressa. Lemissaaren liittymän poistaminen ohjaa Lauttasaaren liikennettä muille reiteille. Satamatunneli ja Länsiväylän kääntö Salmisaaressa vapauttavat tilaa uudelle kaupunkirakenteelle.
				Alavaihtoehto: <i>Lemissaaren maanalainen liittymä on hyvä Lauttasaaren ajoneuvoliikenteen saavutettavuudelle länsisuunnassa. Betonitunneli rajoittaa tunnelin päälle rakentamista Lauttasaaressa.</i>
Kantakaupungin laajentaminen	Kantakaupunki ei laajene.	Rakentaminen sijoittuu irrallisille alueille, ja vastaa kantakaupunkimaista rakennetta vain paikoitellen.	Kantakaupunki laajenee.	
Alueiden hyvä saavutettavuus jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä	Ei paranna joukkoliikennesaavutettavuutta, mutta parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä (baana, rantareitti ja yhteydet Katajaharjun kannen kohdalla).		Saavutettavuus jalan ja pyörällä (baana, rantareitti ja Ourit-saarten silta) sekä joukkoliikenteellä (raitiotie) paranee. "Länsiväyläkadun" estevaikutus on kuitenkin edelleen suuri.	Saavutettavuus jalan ja pyörällä (baana, rantareitti ja Ourit-saarten silta) sekä joukkoliikenteellä (raitiotie) paranee. Länsiväylän tunnelointi Lauttasaaressa vähentää estevaikutusta huomattavasti.
JOHTOPÄÄTÖS	Skenaario ei tiivistä seutu- eikä yhdyskuntarakennetta, eikä vastaa kaupunkistrategian kasvutavoitteisiin. Maankäytön ja liikenteen kokonaisuutta ei ratkaista. Kantakaupunki ei laajene. Skenaario ei paranna joukkoliikennesaavutettavuutta, mutta parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.	Skenaario ei tiivistä seuturakennetta, ja yhdyskuntarakenne tiivistyy vain maltillisesti suhteessa keskeiseen sijaintiin. Skenaario ei paranna joukkoliikennesaavutettavuutta, mutta parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.	Seutu- ja yhdyskuntarakenne tiivistyy keskustan tuntumassa. Kantakaupunki laajenee. Maankäytön ja liikenteen kokonaisuus ratkaistaan, ja saavutettavuus paranee raitiotien, baanan ja uusien kävely-yhteyksien myötä. Kadun estevaikutus ei kokonaan poistu. Ajoneuvoliikenteen sujuvuus hidastuu ruuhka-aikoina.	Seutu- ja yhdyskuntarakenne tiivistyy keskustan tuntumassa. Kantakaupunki laajenee. Maankäytön ja liikenteen kokonaisuus ratkaistaan tunneloimalla Länsiväylä Lauttasaaressa. Salmisaaressa vapautuu tilaa uudelle kaupunkirakenteelle. Päävaihtoehdossa Lemissaaren liittymän poistaminen ohjaa Lauttasaaren liikennettä muille reiteille. Saavutettavuus paranee raitiotien, baanan ja uusien kävely-yhteyksien myötä.

VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
Liikenteen valtakunnalliset ja seudulliset vaikutukset	Ei vaikutusta seudulliseen ja valtakunnalliseen liikenteeseen.	Matka-aika Länsiväylällä kasvaa noin minuutilla, ja sen seurauksena autoliikenne Länsiväylällä vähenee hieman. Pieni osa liikenteestä siirtyy Turunväylälle ja Kuusisaarentielle, lähinnä ruuhka-aikojen ulkopuolella.	Matka-aika Länsiväylällä kasvaa (useita minuutteja), ja katumaisen ratkaisun kapasiteetti on moottoritietä pienempi. Osa liikenteestä siirtyy Turunväylälle ja Kuusisaarentielle, myös ruuhka-aikoina, mikä lisää niiden kuormittuneisuutta. Sataman tavaraliikenteen sujuvuus on turvattu jatkosuunnittelussa (esim. tavaraliikenteelle osoitetut kaistat).	Tunneliratkaisulla ei juurikaan ole seudullisia tai valtakunnallisia vaikutuksia, jos tunnelissa pystytään säilyttämään nykyinen nopeustaso (80 km/h) ja kapasiteetti. Jos tunnelin nopeustaso on 60 km/h, matka-aika kasvaa noin minuutilla (kuten skenaariossa 1). Lemissaaren liittymän poistamisesta aiheutuvat siirtymät ovat merkittäviä, mutta paikallisia.
			Länsiväylän liikennemäärä pienenee merkittävästi. Kehä I:n liikennemäärä (ja siten ruuhkautuminen) Tapiolassa pienenee, kun Länsiväylä ei vedä nykyistä määrää liikennettä.	Satamatunneli, Lauttasaarentunneli ja Keilaniementunneli muodostavat liikenteen hallinnan kannalta haastavan kokonaisuuden.
Autoliikenteen paikalliset vaikutukset	Ei juurikaan vaikutusta paikalliseen liikenteeseen.	Autoliikenne Lauttasaarentiellä ja Lauttasaaren sillalla lisääntyy hieman sekä uuden maankäytön tuottaman liikenteen takia että Länsiväylän nopeuden pienentyessä. Tätä vaikutusta voidaan hillitä paikallisilla ratkaisuilla Lauttasaarella.	Autoliikenne Lauttasaarentiellä ja Lauttasaaren sillalla voi lisääntyä merkittävästi sekä uuden maankäytön tuottaman liikenteen takia että Länsiväylän nopeuden pienentyessä. Tätä vaikutusta voidaan hillitä paikallisilla ratkaisuilla Lauttasaarella. Salmisaarella on joka tapauksessa ruuhkia, kun Länsiväylän liikenne tulee katuverkkoon; uuden maankäytön liikenne voi osin pahentaa ruuhkia ja osin syrjäyttää muuta liikennettä. Ruuhkattomana aikana uusi maankäyttö lisää autoliikennettä Salmisaaren katuverkolla.	Autoliikenne Lauttasaarentiellä ja Lauttasaaren sillalla voi lisääntyä merkittävästi sekä uuden maankäytön tuottaman liikenteen takia että Lemissaaren liittymän poistamisen takia. Läpimenoa voidaan hillitä myös Isokaarella. Näitä vaikutuksia voidaan hillitä paikallisilla ratkaisuilla Lauttasaarella. Salmisaarella on joka tapauksessa ruuhkia, kun Länsiväylän liikenne tulee katuverkkoon; uuden maankäytön liikenne voi osin pahentaa ruuhkia ja osin syrjäyttää muuta liikennettä. Ruuhkattomana aikana uusi maankäyttö lisää autoliikennettä Salmisaaren katuverkolla.
			Länsiväylän estevaikutus pienenee hieman Lauttasaarella.	Länsiväylän estevaikutus poistuu Lauttasaarella tunnelin kohdalla.
Vaikutukset joukkoliikenteeseen	Ei vaikutusta nykyiseen joukkoliikenteeseen, mutta ei tue joukkoliikenteen kehittämistä alueella tulevaisuudessa.	Ei käytännössä vaikutusta nykyiseen joukkoliikenteeseen, mutta ei tue joukkoliikenteen kehittämistä tulevaisuudessa.	Asukasmäärän kasvu lisää metron kuormitusta, mutta myös mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen alueella. Skenaario mahdollistaa parhaiten erilaiset vaihtoehdot myös seudullisen joukkoliikenteen suunnittelussa.	Asukasmäärän kasvu lisää metron kuormitusta, mutta myös mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen alueella.
			Katumainen ratkaisu liikennevaloineen hidastaa hieman Länsiväylän bussiliikennettä (nykyisin vähäistä), mutta toisaalta kadulle voidaan rakentaa pysäkkejä, mikä parantaa paikallista saavutettavuutta joukkoliikenteellä.	Lemissaaren liittymän poisto tarkoittaa, että bussien reitiksi on valittava Koivusaaresta itään joko Länsiväylä tai katuverkko (ei poikkea merkittävästi nykytilanteesta). Salmisaaren pään ratkaisulla saattaa olla vaikutusta Länsiväylää ajavien bussien pysähtymiseen Porkkalankadulla. Tunneli voi tarkoittaa bussikaistojen poistoa, mutta asia liittyy vahvasti

VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
				Satamatunnelin ratkaisuihin.
				Alavaihtoehto Lemissaaren liittymä mahdollistaa tunnelista nousun tai ajon tunneliin Lauttasaarella.
Valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-auto- ja tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuuden turvaaminen	Ei muutosta nykytilanteeseen (+satamatunneli) verrattuna.		Ei muutosta yhteyksien jatkuvuudessa nykytilanteeseen (+satamatunneli) verrattuna, Länsiväylän yhteys Salmisaareen ja siitä katuverkolle (tai Satamatunneliin) säilyy. Jos raitiotie tarkoittaa sitä, että bussikaistoista luovutaan, on tavaraliikenteen yhteydet turvattava muulla tavalla.	Ei muutosta yhteyksien jatkuvuudessa nykytilanteeseen (+satamatunneli) verrattuna, Länsiväylän yhteys Salmisaareen ja siitä katuverkolle (tai Satamatunneliin) säilyy. Lemissaaren liittymän poisto ja Salmisaaren pään muutokset vaikuttavat pitkämatkaisten bussien pysähtymismahdollisuuksiin, mutta yhteys säilyy.
JOHTOPÄÄTÖS	Skenaariolla ei ole juurikaan vaikutusta liikenteeseen. Liikennejärjestelmänäkökulmasta se ei tue joukkoliikenteen ja muun kestävästi liikkumisen kehittämistä. Ei juurikaan uutta maankäyttöä, joten ratkaisu ei myöskään lisää liikenneverkon kuormitusta.	Autoliikenteen matka-ajat pidentyvät hieman, mutta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteydet tai kehittämisen edellytykset eivät parane. Liikennejärjestelmänäkökulmasta skenaario ei tue joukkoliikenteen ja muun kestävästi liikkumisen kehittämistä.	Länsiväylän kapasiteetin pieneneminen pidentää autoliikenteen (ml. tavaraliikenteen) matka-aikoja etenkin ruuhka-aikoina ja siirtää kuormitusta muualle. Lauttasaarella autoliikennettä voi siirtyä paikalliselle katuverkolle, mikä heikentäisi sujuvuutta ja viihtyisyyttä. Vastapainona saadaan parhaat mahdollisuudet kehittää joukkoliikennettä (esim. raitiotie pitkällä aikavälillä). Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä voidaan kehittää Länsiväylän estevaikutuksen pienentyessä. Skenaario mahdollistaa Länsiväylän vaiheittaisen muuttamisen kaduksi. Satamatunnelin ratkaisu ja muut osayleiskaavan ulkopuoliset ratkaisut vaikuttavat siihen, mikä on liikenteen osalta mahdollista. Lopulliset vaikutukset eri kulkumuotoihin määräytyvät jatkosuunnittelussa mm. sen pohjalta, kuinka paljon tilaa / kaistoja varataan millekin kulkumuodolle ja suunnalle. Sataman tavaraliikenteen sujuvuus voidaan turvata esim. tavara- ja bussiliikenteelle osoitetuilla kaistoilla.	Autoliikenteen (ml. tavaraliikenne) osalta johtopäätökset riippuvat osin tunnelin tarkemmasta suunnittelusta (mm. nopeus ja kapasiteetti). Myös tunnelien yhteisvaikutukset ja riskit (Keilaniementunneli, Lauttasaarentunneli, Satamatunneli) on huomioitava. Lauttasaarella autoliikennettä voi siirtyä merkittävästi paikalliselle katuverkolle, mikä heikentäisi sujuvuutta ja viihtyisyyttä. Paikallista joukkoliikennettä on mahdollista kehittää. Pitkämatkaisen bussiliikenteen olosuhteet voivat hieman heikentyä, mutta ko. liikenne on ainakin nykyisin vähäistä. Poistaessaan Länsiväylän estevaikutuksen tunneliratkaisu luo parhaat edellytykset uuden maankäytön sisäiselle kestävästi liikkumisen sekä pohjoisen ja eteläisen Lauttasaaren välillä liikkumiseen. Lopulliset vaikutukset eri kulkumuotoihin määräytyvät jatkosuunnittelussa mm. sen pohjalta, kuinka paljon tilaa / kaistoja varataan millekin kulkumuodolle ja suunnalle.

VAIKUTUKSET TALOUTEEN	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
Kaavaratkaisun aiheuttamat suorat menot	Infra ja kunnallistekniikka, Katajaharjun kansi, baana, rantareitti, baanasilta, palvelurakennukset ~90 M€	Esirakentaminen, infra ja kunnallistekniikka, liikennejärjestelyt, Katajaharjun kansi, baana, rantareitti, baanasilta, palvelurakennukset ~280 M €	Esirakentaminen, katuinfra ja kunnallistekniikka, liikennejärjestelyt, Ourit-saarten silta, Salmisaaren kytkinlaitos ja maakaapelointi, Länsiväylä kaduksi, baana, rantareitti, baanasilta, raitiotiesilta, raitiotie, palvelurakennukset ~840 M €	Esirakentaminen, katuinfra ja kunnallistekniikka, liikennejärjestelyt, Ourit-saarten silta, Salmisaaren kytkinlaitos ja maakaapelointi, Länsiväylän tunneli, baana, rantareitti, baanasilta, raitiotiesilta, raitiotie, palvelurakennukset ~1 200 M €
Kaavaratkaisun aiheuttamat suorat tulot	Asumisen ja toimitilan rakennusoikeuden arvo ~80 M€	Asumisen ja toimitilan rakennusoikeuden arvo ~360 M €	Asumisen ja toimitilan rakennusoikeuden arvo ~950 M €	Asumisen ja toimitilan rakennusoikeuden arvo ~1 100 M €
Kaavatalous	-10 M€	80 M€	110 M€	-100 M€
Laajemmat ja välilliset taloudelliset vaikutukset	Ei juurikaan vaikutusta laajemmin kaupunkitalouden näkökulmasta. Helsingin aluetalouden näkökulmasta ei merkitystä.	Vähäistä vaikutusta laajemmin kaupunkitalouden näkökulmasta (työpaikkojen lisääntyminen jne.). Helsingin aluetalouden näkökulmasta ei juurikaan merkitystä.	Skenaariolla on mm. rakentamisen aikaisia talousvaikutuksia, se lisää työpaikka- ja palvelutarjontaa sekä kysyntää keskeisellä sijainnilla. Uusi maankäyttö kasvattaa alueen vetovoimaa, toimeliaisuutta ja maan arvoa. Aluetaloudellisesta näkökulmasta jonkin verran merkitystä.	Skenaariolla on suurimmat kustannukset, mutta myös merkittävät rakentamisen aikaiset talousvaikutukset. Uusi maankäyttö lisää työpaikka- ja palvelutarjontaa sekä kysyntää keskeisellä sijainnilla. Lisäksi skenaario kasvattaa alueen vetovoimaa, toimeliaisuutta ja maan arvoa. Aluetaloudellisesta näkökulmasta merkittävää.
	Kaavatalouden lisäksi merkittävillä liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen muutoksilla on myös laajempia yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia, joita ei ole arvioitu vielä skenaariovaiheessa. Näitä voivat esimerkiksi olla vaikutukset asukkaille, kotitalouksille, yrityksille, elinkeinoille ja yhteiskunnalle. Yhteiskunnan kokonaistalouteen tulevat pidemmällä aikavälillä vaikuttamaan mm. alueen vetovoima ja maan arvo, verotulot, työpaikkatarjonta ja työllisyys myös seudullisesta näkökulmasta, palvelutarjonta ja ostovoima sekä tavaraliikenteen sujuvuuden merkitys.			
JOHTOPÄÄTÖS	Skenaarion taloudelliset vaikutukset ovat melko isot vaatien kaupungilta investointeja infraan ja Länsiväylän ylittävään kanteen. Katajaharjun kansi mahdollistaa Lauttasaareen lisärakentamista, mutta sen hyöty jää pieneksi muun maankäytön kehittämisen ollessa vähäistä. Kaavataloustasapaino on haasteellista saada kannattavaksi. Ei merkittäviä yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia.	Skenaarion taloudelliset vaikutukset ovat isot. Skenaarion toteuttaminen edellyttää merialueen täyttöä ja sitä, että täyttömateriaalia on saatavilla. Maankäyttöratkaisulla voidaan saavuttaa positiivinen kaavataloustasapaino, mikäli rakennusoikeuden arvo kehitty suotuisasti. Skenaariolla on vähäisiä yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia.	Skenaarion taloudelliset vaikutukset ovat merkittävät. Tarvitaan investointeja esirakentamiseen (mm. meritäyttöihin) ja raitiotien rakentamiseen sekä infrastruktuuriin. Maankäyttöratkaisulla näyttäisi olevan mahdollista päästä positiiviseen kaavataloustasapainoon, mikäli rakennusoikeuden arvo kehitty suotuisasti. Skenaariolla on myös yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia.	Skenaarion taloudelliset vaikutukset ovat erittäin merkittävät, tarvitaan isoja investointeja mm. tunnelirakentamiseen ja esirakentamiseen. Kaavataloustasapainon saavuttaminen on haasteellista, mutta mahdollista, mikäli rakennusoikeuden arvo kehitty suotuisasti ja täyttömateriaalia on saatavilla. Kalliotunnelin massoilla on merkitystä kaavataloustasapainon saavuttamiseen. Kantakaupungin laajentamisella on yhteiskuntataloudellista merkitystä. Rakentaminen seudun ydinvyöhykkeelle tukee myös ydinkeskustan kilpailukykyä.

VAIKUTUKSET ILMASTOON	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
Alueen rakentamisvaiheen ilmastovaikutukset				
Pohjanvahvistus	Skenaarion pohjanvahvistustarve on pieni, eivätkä uudet rakennettavaksi osoitetut alueet edellytä päästöintensiivistä pohjanvahvistusta. Suhteutettuna rakennettavaan kerrosalaan pohjanvahvistuksen hiilijalanjälki on samaa suuruusluokkaa skenaarion 1 kanssa.	Skenaarion pohjanvahvistustarve on pieni, eivätkä uudet rakennettavaksi osoitetut alueet edellytä juurikaan päästöintensiivistä pohjanvahvistusta. Suhteutettuna rakennettavaan kerrosalaan pohjanvahvistuksen hiilijalanjälki on samaa suuruusluokkaa skenaarion 0+ kanssa.	Alueen rakentaminen edellyttää kohtalaisesti pohjanvahvistusta, mutta päästöintensiivisten pohjarakennusmenetelmien tarve on osuudeltaan melko pieni.	Alueen rakentaminen edellyttää eniten päästöintensiivisten pohjarakennusmenetelmien käyttöä sekä kokonaisvaikutusten osalta että rakennettavaan kerrosalaan suhteutettuna.
Meritäytöt	Skenaario ei sisällä meritäyttöjä.	Meritäyttöjen toteuttamisen ilmastovaikutukset ovat kohtalaiset, mikäli niiden toteutuksessa ei käytetä ylijäämälouhetta. Suhteutettuna rakennettavaan kerrosalaan ne muodostuvat kuitenkin suuremmiksi kuin skenaariossa 3.	Meritäyttöjen toteuttamisen ilmastovaikutukset ovat merkittävät, mikäli niiden toteutuksessa ei käytetä ylijäämälouhetta. Syvyysolosuhteiltaan haastava Salmisaaren täyttöalueen laajennus aiheuttaa muita skenaarioita suuremmat ilmastovaikutukset meritäyttöille.	Meritäyttöjen toteuttamisen ilmastovaikutukset ovat kohtalaiset, mikäli niiden toteutuksessa ei käytetä ylijäämälouhetta. Rakennettavaan kerrosalaan suhteutettuna meritäyttöjen rakentamisen ilmastovaikutukset ovat kuitenkin skenaariota 1 pienemmät.
Infrarakentaminen	Infrarakentamisen osuus ilmastovaikutuksista on vähäinen. Merkittävimpiä Katajaharjun kansi ja mahdollinen baanasilta.	Infrarakentamisen osuus ilmastovaikutuksista on vähäinen. Merkittävimpiä Katajaharjun kansi ja mahdollinen baanasilta.	Pikaraitiotien rakentaminen ja väylän muutos kaduksi tuottavat lieviä kielteisiä ilmastovaikutuksia.	Tunnelin rakentaminen tuottaa hyvin merkittäviä rakentamisvaiheen ilmastovaikutuksia. Myös pikaraitiotieinfran rakentaminen tuottaa lieviä kielteisiä ilmastovaikutuksia.
		Alue rakentuu nykyiseen infraan tukeutuen.		
Rakennusten rakentaminen	Uudisrakentaminen alueella on hyvin pienimuotoista, jolloin rakentamisen kokonaispäästöt pysyvät maltillisina.	Uudisrakentaminen alueella on melko pienimuotoista. Paaluperustettavan rakennusalan osuus suhteessa kokonaisalaan on muita skenaarioita hieman suurempi.	Uudisrakentaminen alueella on laajaa ja vaatii suurelta osin paaluperustusta.	
	Rakennusten rakentamisen ilmastopäästöt ovat melko suoraan sidoksissa rakentamisen volyyymiin skenaarioissa. Kerrosalaan suhteutettuna vaikutukset ovat kuitenkin suuruusluokaltaan samankaltaiset skenaarioiden välillä. Etenkin meritäyttöalueille on kuitenkin perusteltua rakentaa mahdollisimman tiivistä kaupunkirakennetta, jotta täyttöjen ja paaluperustusten ilmastovaikutukset kerrosalaan suhteutettuna saadaan mahdollisimman pieniksi.			
Alueen käyttövaiheen ilmastovaikutukset				
Uusien asukkaiden liikkumisen ilmastopäästöt	Pienimuotoinen uudisrakentaminen lisää liikenteen ilmastopäästöjä maltillisesti.	Kohtalainen uudisrakentaminen lisää liikenteen ilmastopäästöjä jonkin verran.	Laaja uudisrakentaminen lisää liikenteen kokonaispäästöjä muita skenaarioita enemmän.	
			Tiivis, sekoittunut kaupunkirakenne ml. baana, pikaraitiotie ja palvelut luovat edellytyksiä kestäväälle liikkumiselle.	
	Asukkaiden liikkumisen ilmastopäästöt ovat melko suoraan sidoksissa rakentamisen volyyymiin skenaarioissa. Asukasmäärään suhteutettuna liikenteen ilmastovaikutukset on tässä suunnittelun vaiheessa arvioitu suuruusluokaltaan samankaltaisiksi skenaarioiden välillä. Arviota voidaan tarkentaa seuraavissa suunnittelun vaiheissa tehtävien ratkaisujen pohjalta.			

VAIKUTUKSET ILMASTOON	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
Kaupunkirakenteen tiivistämisen seudullinen ilmastohyöty	Lievä positiivinen vaikutus liikkumisen päästöihin verrattuna asukkaiden ja toimintojen sijoittumiseen muualle seudulle. Alue sijaitsee keskustan reunavyöhykkeellä ja jalankulkuvyöhykkeellä, joilla asuvien keskimääräiset liikkumisen päästöt ovat matalat suhteessa muuhun seutuun. Alueen asukkaiden liikkumisen päästöjen on arvioitu olevan noin 60 % matalammat verrattuna keskimääräisiin liikkumisen päästöihin pääkaupunkiseudun ydinalueen ulommilla yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä.		Positiivinen vaikutus liikkumisen päästöihin verrattuna asukkaiden ja toimintojen sijoittumiseen muualle seudulle. Positiivinen kokonaisvaikutus on skenaarioita 0+ ja 1 suurempi, sillä skenaariot 2 ja 3 mahdollistavat suuruusluokaltaan lähes kolminkertaisen asukasmäärän sijoittumisen erinomaisesti saavutettaville ja kestävästi liikkumisen mahdollistaville keskustan reuna- ja jalankulkuvyöhykkeille.	
Väyläratkaisun vaikutus seudulliseen liikennesuoritteeseen	Ei vaikutusta.	Nopeusrajoituksen lasku Lauttasaareissa 60 km/h tasoon hillitsee seudullista moottoriliikenteen ajosuoritetta ja sen kautta liikenteen ilmastopäästöjä, ja lisää kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta.	Nopeusrajoituksen lasku Lauttasaareissa 50 km/h tasoon hillitsee seudullista moottoriliikenteen ajosuoritetta ja sen kautta liikenteen ilmastopäästöjä, ja lisää kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta.	Skenaariossa esitetty tunneli hillitsee jonkin verran seudullista henkilöautosuoritetta, mutta sen vaikutukset ilmastopäästöihin on arvioitu vähäisiksi.
Vaikutukset liikenteen seudullisiin ilmastopäästöihin	Seudulliset ilmastohyödyt jäävät pieniksi, sillä skenaario ei mahdollista merkittävää asukasmäärän lisäystä erinomaisesti saavutettaville yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille.	Skenaario auttaa hillitsemään seudullisia liikenteen ilmastopäästöjä. Vaikutus on kuitenkin vain alle puolet skenaarion 2 laskennallisesta ilmastohyödystä.	Skenaario auttaa vähentämään seudullisia liikenteen ilmastopäästöjä: asukasmäärän lisäys erinomaisesti saavutettaville yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille ja väylän nopeusrajoitusten lasku auttavat seudullisessa liikenteen ilmastopäästöjen hillinnässä.	Skenaario auttaa hillitsemään seudullisia liikenteen ilmastopäästöjä. Vaikutus on kuitenkin vain noin puolet skenaarion 2 laskennallisesta ilmastohyödystä.
Energiankulutuksen ilmastopäästöt	Pienimuotoinen uudisrakentaminen lisää rakennusten energiankulutuksen ilmastopäästöjä maltillisesti.	Kohtalainen uudisrakentaminen lisää rakennusten energiankulutuksen ilmastopäästöjä jonkin verran.	Laaja uudisrakentaminen lisää rakennusten energiankulutuksen kokonaispäästöjä muita skenaarioita enemmän. Laaja uudisrakentaminen saattaa mahdollistaa innovatiiviset tavoitteelliset ratkaisut.	
Rakennusten energiankulutuksen ilmastopäästöt ovat melko suoraan sidoksissa rakentamisen volyyymiin skenaarioissa. Kerrosalaan suhteutettuna energiankulutuksen ilmastovaikutukset on tässä suunnittelun vaiheessa arvioitu suuruusluokaltaan samankaltaisiksi skenaarioiden välillä. Rakennusten energiatehokkuudella ja alueen lämpöenergian lähteellä on arvioitu olevan merkittävä vaikutus alueen elinkaaren aikaisiin ilmastopäästöihin. Arviota tulee tältä osin tarkentaa seuraavissa suunnittelun vaiheissa tehtävien ratkaisujen pohjalta.				
Kokonaisvaikutukset				
Kokonaisvaikutukset kaupungin ilmastopäästöihin	Pienet, ei merkittävää päästöintensiivistä alueen kehittämistä. Alueen rakentamisvaiheen ilmastopäästöt vastaavat n. 2 % Helsingin vuoden 2020 käyttöperusteisista ilmastopäästöistä	Kohtalaiset, vähäistä päästöintensiivistä alueen kehittämistä. Alueen rakentamisvaiheen ilmastopäästöt vastaavat n. 5–7 % Helsingin vuoden 2020 käyttöperusteisista ilmastopäästöistä.	Melko suuret: suuri rakentamisen määrä tuottaa myös merkittävästi ilmastopäästöjä. Alueen rakentamisvaiheen ilmastopäästöt vastaavat n. 14–18 % Helsingin vuoden 2020 käyttöperusteisista ilmastopäästöistä.	Suuret: suuri rakentamisen määrä ja infrarakentaminen tuottavat merkittävästi ilmastopäästöjä. Alueen rakentamisvaiheen ilmastopäästöt vastaavat n. 17–22 % Helsingin vuoden 2020 käyttöperusteisista ilmastopäästöistä.
Verrattuna 0+ -skenaarioon, kaikki muut skenaariot tuottavat suuremmat kokonaispäästövaikutukset, sillä aluerakentamisen elinkaaren aikaisten ilmastopäästöjen suuruusluokka on melko suorassa suhteessa rakennettavan kerrosalan määrään. Toisaalta rakentaminen aiheuttaa merkittäviä ilmastovaikutuksia myös siinä tapauksessa, että se sijoittuisi Länsiväylän osayleiskaava-alueen sijaan toisaalle.				
Alueen elinkaaren ilmastopäästöt suhteutettuna rakennettavaan kerrosalaan	Koska skenaario ei sisällä meritäyttöjä tai merkittävää infrarakentamista, sen ilmastovaikutukset jäävät pienimmiksi myös suhteutettuna rakennettavaan kerrosalaan.	Meritäytöt kasvattavat alueen rakentamisvaiheen ilmastopäästöjä suhteessa rakennettavaan kerrosalaan suuremmiksi kuin skenaariossa 0+.		Tunnelin rakentaminen aiheuttaa merkittäviä ilmastopäästöjä, joiden takia skenaarion ilmastovaikutukset ovat suurimmat myös kerrosalaan suhteutettuna.
		Mikäli läheltä saadaan louhetäyttömateriaalia, saadaan meritäyttöjen ilmastovaikutuksia hillittyä		Mikäli läheltä saadaan louhetäyttömateriaalia,

VAIKUTUKSET ILMASTOON	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
		huomattavasti. Tällöin kerrosalaan suhteutetut ilmastovaikutukset jäävät lähelle skenaarion 0+ tasoa.		saadaan meritäyttöjen ilmastovaikutuksia hillittyä huomattavasti.
Vaikutukset liikenteen seudullisiin ilmastopäästöihin	Seudulliset ilmastohyödyt jäävät pieniksi, sillä skenaario ei mahdollista merkittävää asukasmäärän lisäystä erinomaisesti saavutettaville yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille.	Skenaario auttaa hillitsemään seudullisia liikenteen ilmastopäästöjä. Vaikutus on kuitenkin vain alle puolet skenaarion 2 laskennallisesta ilmastohyödystä.	Skenaario auttaa vähentämään seudullisia liikenteen ilmastopäästöjä: asukasmäärän lisäys erinomaisesti saavutettaville yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille ja väylän nopeusrajoitusten lasku auttavat seudullisessa liikenteen ilmastopäästöjen hillinnässä.	Skenaario auttaa hillitsemään seudullisia liikenteen ilmastopäästöjä. Vaikutus on kuitenkin vain noin puolet skenaarion 2 laskennallisesta ilmastohyödystä.
Kaupunkistrategiassa asetetun hiilineutraali Helsinki 2030 - päästövähennysohjelman tavoitteiden mahdollistaminen	<p>Osayleiskaavan aikaansaamat muutokset alueella tapahtuvat valtaosin vasta vuoden 2030 jälkeen, joten osayleiskaavaratkaisulla ei ole aktiivista vaikutusta kaupungin hiilineutraaliustavoitteen 2030 saavuttamiseen. Osayleiskaavaratkaisun tulee kuitenkin mahdollistaa alueen hiilineutraali käyttö, sillä se toteutuu aikakaudella, jolla kaupunki pyrkii vähentämään ilmastopäästöjään ja kasvattamaan hiilinieluaan entisestään pyrkiessään hiilinollatavoitteeseen vuonna 2040.</p> <p>Suurimmat ilmastovaikutukset osayleiskaavan toteutuksessa aiheutuvat alueen rakennusten, infran ja maaperän rakentamisesta, joka ei toistaiseksi sisälly kaupungin ilmastopäästöjen vähennystavoitteissa mitattaviin päästövaikutuksiin.</p> <p>HNH-tavoitteeseen sisältyvistä sektoreista merkittävimmät ilmastovaikutukset alueella tuottavat lämpöenergian kulutus ja liikenne. Näissäkään ei päästä nykyisten kehitysurojen pohjalta lähellekään nollapäästöjä, joten kaavoituksen ulkopuolisia lisätoimia liikenteen ja energiankulutuksen ilmastopäästöjen hillintään tarvitaan alueen hiilineutraalin käytön mahdollistamiseksi. Alue kuitenkin edesauttaa hiilineutraalin kaupungin saavuttamista mahdollistamalla asukkailleen hyvän saavutettavuuden ja sen myötä edellytykset kestävään liikkumiseen. Lisäksi kaavaratkaisulla voi olla positiivinen vaikutus seudulliseen päästövähennystyöhön, mikäli väylän nopeusrajoituksen lasku auttaa vähentämään seudullista moottoriajoneuvosuoritetta.</p>			
JOHTOPÄÄTÖS	Vähäinen alueen kehittäminen tuottaa vain pienet rakentamisen ilmastopäästöt. Kaupunkirakenteen tiivistämisen tuottamia seudullisia etuja ei synny. Kerrosalaan suhteutettuna päästöt ovat kuitenkin muita skenaarioita suuremmat.	Melko vähäinen rakentaminen tuottaa vähän rakentamisvaiheen ilmastopäästöjä. Liikenteen ilmastopäästöjen vähentäminen seudullisella tasolla jää pitkälti saavuttamatta.	Mittava uudisrakentaminen, infrarakentaminen ja meritäytöt aiheuttavat suuret rakentamisen aikaiset ilmastopäästöt. Seudullisesti ratkaisu tuottaa eniten mahdollisia ilmastohyötyjä pidemmällä aikavälillä.	Tunnelointiin perustuva ratkaisu tuottaa skenaarioista suurimmat rakentamisvaiheen ilmastopäästöt kokonaisuutena. Kerrosalaan suhteutettuna päästöt ovat suuremmat kuin ske1:ssä ja ske2:ssa. Seudullisten ilmastohyötyjen määrää rajoittaa liikenneväylän välityskyvyn säilyminen nykyisen kaltaisena.
	Kaavaratkaisun merkittävin vaikutus hiilineutraalin kaupungin edistämässä liittyy maankäyttöskenaarioiden välisiä eroja enemmän siihen, ohjataan ja edistetäänkö kaavalla aktiivisesti ilmastotavoitteellista jatkosuunnittelua. Siinä ratkaistavien tekijöiden vaikutukset alueen hiilijalanjälkeen ja -kädenjälkeen ovat suuremmat kuin tarkasteltujen maankäyttöskenaarioiden väliset erot.			

VAIKUTUKSET LUONTOON, LUONNON MONIMUOTOISUUTEEN JA EKOLOGISEEN KESTÄVYYTEEN	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
Vaikutukset arvokkaisiin luontoalueisiin ja -kohteisiin, luonnon monimuotoisuuteen ja ekologiseen verkostoon	Vaikutus on vähäinen ja lähes neutraali. Mahdollinen Katajaharjun kansi voidaan osin hyödyntää viheryhteyden parantamiseen.	Meriluonnolle lievä haitta pienistä täytöistä. Ekologiselle verkostolle haittaa luonnonmukaisten alueiden supistumisesta, mitä kansirakenne korvaa vain vähän.	Meriluonnolle merkittävä haitta täytöistä. Ekologiselle verkostolle haittaa luonnonmukaisten alueiden supistumisesta, mitä voidaan osin lievittää kansirakenteiden tuomalla lisäpinta-alalla.	
		Alueen meriluonto ei kuitenkaan kuulu kaikkein arvokkaimpaan kategoriaan.		
Vaikutukset linnustoon	Vähäinen vaikutus	Lähinnä metsälinnustolle lievä haitta.	Metsä- ja rantalinnustolle merkittävä haitta. Annansaaren saaristolinnusto häiriintyy.	Metsä- ja rantalinnustolle merkittävä haitta. Annansaaren saaristolinnusto häviää, lievä häiriö mahdollinen Pienellä-Porsaalla asti.
			Annansaari ei kuulu kaikkein arvokkaimpaan kategoriaan lintuluotona. Paras lintuluoto Hietaniemenkarit voidaan säästää Ourien sillan linjauksella riittävän kaukaa.	
Vaikutukset lepakoihin	Vähäinen vaikutus	Riski lepakoiden direktiivin mukaiselle suojelulle (ehkä poikkeusluvan tarve). Ei populaatiotason vaikutusta.	Riski lepakoiden direktiivin mukaiselle suojelulle (ehkä poikkeusluvan tarve). Ei merkittävää populaatiotason vaikutusta.	
Vaikutukset muuhun eläimistöön	Vähäinen vaikutus	Haittaa elinalueen supistumisesta.		
		Ekologista verkostoa voidaan suunnittelulla parantaa.	Pohjois-eteläsuuntaista ekologista verkostoa voidaan laajojen kansirakenteiden suunnittelulla parantaa ja toteuttaa täyttöalueet monimuotoisina.	
Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä pinta- ja pohjavesiin	Vähäinen vaikutus	Vähäinen vaikutus. Salmisaaren täyttö heikentää jossain määrin Lapinlahden vedenvaihtuvuutta.	Laajat meritäytöt loivapiirteisille rannoille eivät ole pinta-alaltaan kompensoitavissa, mutta korvaavia pienempiä ympäristöjä voidaan tuottaa keinotekoisesti.	
			Laajat täytöt Salmisaaren pohjoispuolella heikentävät Lapinlahden vedenvaihtuvuutta merkittävästi.	
				Vaikutukset jäävät kuitenkin hieman pienemmiksi skenaario 2:een verrattuna vähäisemmän täytön vuoksi.
		Lauttasaaren pohjoisosien meritäyttöjen ei ole arvioitu vaikuttavan merkittävästi vesialueen virtausolosuhteisiin.		
				Tunnelirakentaminen kohdistuu alueen maaperään ja esimerkiksi rakenteiden olemassaolon vaikutukset pohjavesiin on ratkaistavissa jatkosuunnittelussa.
				Kalliotunnelin osalta tunnelin toteuttaminen rajoittaa kallioresurssin käyttöä jatkossa.
JOHTOPÄÄTÖS	Luontovaikutukset vähäisiä, hyvällä suunnittelulla lievästi positiivisia.	Luontovaikutukset lievästi haitallisia, hyvällä suunnittelulla lievennettävissä	Luontovaikutukset haitallisia etenkin meriluonnolle, suunnittelulla osin lievennettävissä.	Luontovaikutukset haitallisia meriluonnolle ja saaristolinnustolle, suunnittelulla osin lievennettävissä.
			Vaikutus Lapinlahden vedenvaihtuvuuteen on merkittävä.	Vaikutus Lapinlahden vedenvaihtuvuuteen on merkittävä.

VAIKUTUKSET MAISEMAAN JA KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
Vaikutukset maisemakuvaan ja viherrakenteeseen	Maisemakuva ja viherrakenne säilyvät pääosin ennallaan. Katajaharjun kannen rakentaminen muuttaa maisemaa ja näkymiä Länsiväylältä. Kansialueen rakentamisen korkeudesta riippuen sillä voi olla vaikutusta myös kaukomaisemaan.	Maisemakuva ja viherrakenne muuttuvat muutosalueiden rakentamisen myötä. Vaikutuksen suuruus riippuu mm. uuden rantavyöhykkeen puustoisuudesta. Iso-Pässin, Maamonlahden ja Lemislahden alueilla rantaviiva muuttuu rakennetummaksi vaikuttaen Seurasaarenselän ja Lapinlahden maisemakuvaan. Katajaharjun kannen rakentaminen muuttaa maisemaa ja näkymiä Länsiväylältä. Kansialueen rakentamisen korkeudesta riippuen sillä voi olla vaikutusta myös kaukomaisemaan. Rakentaminen muuttaa näkymiä Lapinlahden sairaalapuistosta (RKY), Hietaniemen hautausmaalta (RKY) ja Seurasaaresta (RKY). Myös Mustasaaresta avautuva näkymä Lauttasaareen muuttuu rakennetummaksi.	Maisemakuva ja viherrakenne muuttuvat huomattavasti Länsiväylän ympäristön muuttuessa kantakaupunkimaiseksi tiiviiksi rakenteeksi ja pikaraitiotie tulee osaksi katumaisemaa. Meritäytöt sekä Salmisaaressa että Lauttasaaren pohjoisrannalla muuttavat Seurasaarenselän maisemakuvaa huomattavasti, mutta vaikutus riippuu uuden rantavyöhykkeen luonteesta ja puustoisuudesta. Salmisaaren voimajohdon kaapelointi (vaihtoehtona myös siirto) poistaa maisemasta maamerkeiksi muodostuneet pylvää.	Maisemakuva ja viherrakenne muuttuvat huomattavasti Lauttasaaressa tunneliratkaisun myötä. Tunnelien suuaukkojen ympäristöt vaativat huolellista suunnittelua. Pikaraitiotie tulee osaksi maanpäällistä katumaisemaa. Meritäytöt sekä Salmisaaressa että erityisesti Lauttasaaren pohjoisrannalla muuttavat Seurasaarenselän maisemakuvaa huomattavasti, mutta vaikutus riippuu uuden rantavyöhykkeen luonteesta ja puustoisuudesta. Salmisaaren voimajohdon kaapelointi (vaihtoehtona myös siirto) poistaa maisemasta maamerkeiksi muodostuneet pylvää.
		Lemissaaren viheralue säilyy.	Lemissaaren viheralue säilyy.	Lemissaaren viheralue säilyy. Tunneli mahdollistaa Lauttasaaressa yhtenäisemmän kaupunkirakenteen. Satamatunnelin pää sijainti Morsianluodon kohdalla jättää Lapinlahden puiston eteläosan rauhaan, mikä mahdollistaa puiston eteläreunan ja alueen viherrakenteen kehittämisen.
	Satamatunnelin pää Lapinlahden sairaalapuiston (RKY) vieressä vaikuttaa haitallisesti puiston eteläreunaan ja lisää meluvaikutusta alueella. Tunnelin rakentaminen voi vaikuttaa myös Hietaniemen hautausmaan (RKY) reuna-alueisiin sekä Länsiväylän alkupään liikennemaisemaan.		Satamatunnelin pää sijainti Morsianluodon kohdalla jättää Lapinlahden puiston eteläosan rauhaan, mikä mahdollistaa puiston eteläreunan ja alueen viherrakenteen kehittämisen.	
		Mikäli rantavyöhyke toteutetaan puustoisena ja Lapinlahden sairaalapuiston merinäkyvät säilyvät, muutos voi olla positiivinen.	Salmisaaren pohjoisrannan täytöt (erityisesti Salmisaareen osoitettu uloke) ja niille sijoittuva rakentaminen sulkevat Lapinlahden puistosta avautuvia merkittäviä näkymiä ja muuttavat Hietaniemen hautausmaalta avautuvaa maisemaa voimakkaasti.	Salmisaaren pohjoisrannan täytöt ja niille sijoittuva rakentaminen sulkevat Lapinlahden puistosta avautuvia merkittäviä näkymiä ja muuttavat Hietaniemen hautausmaalta avautuvaa maisemaa voimakkaasti. Lauttasaaren pohjoisranta muuttuu huomattavasti rakennetummaksi, mikä vaikuttaa erityisesti Seurasaaresta (RKY) ja Mustasaaresta avautuviin näkymiin.
			Kävelyn ja pyöräilyn siltayhteys Ourit-saarille sulkee osittain Lapinlahden avointa merinäkyvää.	
Vaikutukset kulttuuriympäristöön	Satamatunnelin pää Lapinlahden sairaalapuiston (RKY) vieressä vaikuttaa haitallisesti puiston eteläreunaan ja lisää meluvaikutusta alueella. Tunnelin rakentaminen voi vaikuttaa myös Hietaniemen hautausmaan (RKY) reuna-alueisiin.		Satamatunnelin pää sijainti Morsianluodon kohdalla edesauttaa Lapinlahden puiston eteläosan säilymistä.	

VAIKUTUKSET MAISEMAAN JA KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
			<p>Lauttasaaren pohjoisrannan sekä Salmisaaren rakentaminen muuttavat voimakkaasti Seurasaarenselän maisemakuvaa ja näkymiä usealta RKY-alueelta (Seurasaari, Lapinlahden sairaala-alue, Hietaniemen hautausmaa).</p> <p>Morsianluoto ja Sulhanen-saari on asemakaavassa suojeltu osana historiallisen puiston näkymää ja Morsianluodon luonne osana Lapinlahden maisemakokonaisuutta on vaarassa kadota.</p>	
	<p>Katajajarjun kannen rakentamisella voi olla vaikutusta Lauttasaaren liikuntapuistoon (Pyrkkä), joka on arvioitu aikakaudelleen tyypilliseksi urheilu- tai liikuntapuistoksi.</p>	<p>Lauttasaaren pohjoisosa on kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä, ja maankäytön muutosalueet voivat heikentää kulttuuriympäristön arvoa. Lauttasaaren pohjoisrannan sekä Salmisaaren rakentaminen muuttavat näkymiä usealta RKY-alueelta (Seurasaari, Lapinlahden sairaala-alue, Hietaniemen hautausmaa).</p> <p>Katajajarjun kannen rakentamisella voi olla vaikutusta Lauttasaaren liikuntapuistoon (Pyrkkä), joka on arvioitu aikakaudelleen tyypilliseksi urheilu- tai liikuntapuistoksi.</p>	<p>Lauttasaaren pohjoisosa on kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä, ja pohjoisrannan voimakas rakentaminen voi heikentää kulttuuriympäristön arvoa. Uusi rakentaminen vaatii kaupunkikuvallista yhteensovittamista.</p>	<p>Lauttasaaren pohjoisosa on kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä, ja pohjoisrannan voimakas rakentaminen voi heikentää kulttuuriympäristön arvoa. Uusi rakentaminen vaatii kaupunkikuvallista yhteensovittamista. Lauttasaaren liikuntapuisto (Pyrkkä) jää maankäytön muutosalueen sisään, ja sen kulttuurihistorialliset arvot voivat heikentyä.</p>
JOHTOPÄÄTÖS	<p>Satamatunnelin suuaukon sijainti Lapinlahden puiston eteläreunalla heikentää merkittävän kulttuuriympäristön laatua. Katajajarjun kannen kohdalla vaikutus maisemaan ja viherrakenteeseen riippuu rakentamisen määrästä ja korkeudesta.</p>	<p>Maisemakuva ja viherrakenne muuttuvat erityisesti meritäyttöjen alueilla. Satamatunnelin suuaukon sijainti Lapinlahden puiston eteläreunalla heikentää merkittävän kulttuuriympäristön laatua. Vaikutus maisemaan ja viherrakenteeseen riippuu rakentamisen määrästä ja korkeudesta sekä rantavyöhykkeen luonteesta ja puustoisuudesta.</p>	<p>Maisemakuva ja viherrakenne muuttuvat huomattavasti meritäyttöjen, rakentamisen ja moottoritien ympäristön kaduksi muuttamisen myötä. Meritäytöt muuttavat Seurasaarenselän maisemaa sekä näkymiä usealta RKY-alueelta. Maankäytön muutokset voivat heikentää maiseman ja kulttuuriympäristöjen arvoja. Vaikutus maisemaan ja viherrakenteeseen riippuu rakentamisen määrästä ja korkeudesta sekä rantavyöhykkeen luonteesta ja puustoisuudesta.</p>	<p>Maisemakuva ja viherrakenne muuttuvat huomattavasti meritäyttöjen, rakentamisen ja Lauttasaaren tunneliratkaisun myötä. Meritäytöt muuttavat Seurasaarenselän maisemaa sekä näkymiä usealta RKY-alueelta. Maankäytön muutokset voivat heikentää maiseman ja kulttuuriympäristöjen arvoja. Vaikutus maisemaan ja viherrakenteeseen riippuu rakentamisen määrästä ja korkeudesta sekä rantavyöhykkeen luonteesta ja puustoisuudesta.</p>

VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
Vaikutukset nykyisten ja tulevien asukkaiden olosuhteisiin ja viihtyisyyteen	Skenaariolla ei ole juurikaan vaikutusta nykyisten ja tulevien asukkaiden olosuhteisiin lukuun ottamatta Katajharjun kohtaa Länsiväylällä. Kasvat liikennemäärät saattavat heikentää ranta-alueen viihtyisyyttä.	Skenaario muuttaa ympäristöä Länsiväylän varressa Katajharjun, Lemislahden ja Maamonlahden alueilla tuomalla alueille uutta asuinrakentamista. Lisäksi Salmisaassa Länsiväylän pohjoispuolelle tuodaan uutta asumista ja työpaikkoja. Asuntotarjonta paranee.	Skenaario muuttaa Länsiväylän ympäristön luonnetta kaupunkimaisemmaksi ja pienentää väylän estevaikutusta. Se lisää asuntotarjontaa halutuilla asuinalueilla Lauttasaassa ja Salmisaassa. Raitiotie parantaa saavutettavuutta.	Skenaario muuttaa Länsiväylän ympäristöä merkittävästi. Liikenteen ympäristöhäiriöt pienenevät tunneliratkaisun myötä. Länsiväylän estevaikutus Lauttasaassa poistuu. Skenaario lisää asuntotarjontaa halutuilla asuinalueilla Lauttasaassa ja Salmisaassa. Raitiotie parantaa saavutettavuutta.
	Nykyinen kaupunkirakenne ja asukasmäärä on sosiaalisesta näkökulmasta kestävä ja väljä.		Elinympäristön luonne muuttuu merkittävästi etenkin Maamonlahdentien ja Ruukinlahdentien asukkailla. Tiiviillä rakenteella voi olla sosiaalisesta näkökulmasta myös kielteisiä vaikutuksia.	
	Kävely- ja joukkoliikenneympäristön kehittäminen sosiaalisesta ja hyvinvoinnin lähtökohdista ei merkittävästi parane.			
Monipuolisen asuntotuotannon mahdollistaminen AM-ohjelman mukaisesti	Skenaariossa esitetty kerrosalamäärä ei riitä toteuttamaan AM-ohjelman mukaista monipuolista asuntotuotantoa.	Skenaario mahdollistaa asuntotuotannon monipuolistamista, mutta ei alueen sijaintia ja keskustaetäisyyttä vastaavalla tehokkuudella.	Skenaarion kerrosalamäärä mahdollistaa monipuolisen asuntotuotannon AM-ohjelman mukaisesti. Se lisää ja monipuolistaa asuntotarjontaa (mm. hallintamuodot, muuntojoustavuus eri ihmisryhmien tarpeet huomioiden) halutuilla, merellisillä asuinalueilla Lauttasaassa ja Salmisaassa.	
Merellisen alueen vetovoimaisuuden lisääminen ja hyödyntäminen	Skenaariossa ei lisätä merellisten alueiden vetovoimaisuutta lukuun ottamatta rantareittiä. Nykyistä rantaa voidaan hyödyntää ulkoiluun jatkossakin.	Skenaariossa esitettyjen merellisten asuinalueiden vetovoimaisuus jää kyseenalaiseksi johtuen Länsiväylän estevaikutuksesta. Skenaario mahdollistaa rantareitin, mutta asukas pohja ei ole riittävä laajempien merellisten palvelujen kehittämiselle.	Skenaario mahdollistaa uutta, merellistä asumista sekä Lauttasaassa että Salmisaassa. Kasvava asukasmäärä luo edellytyksiä rantareitin palveluille, venesataman siirtämiselle ja kehittämiselle Lauttasaassa sekä vesijoukkoliikenteen kehittämiselle.	
Alueen palvelurakenteen monipuolistaminen ja vaikutukset nykyiseen palveluverkkoon	Skenaario ei monipuolista alueen palvelurakennetta. Uudet asukkaat tukeutuvat nykyisiin palveluihin niin kaupallisissa kuin julkisissa palveluissa.	Skenaario ei monipuolista alueen palvelurakennetta, mutta saattaa luoda tarpeita joillekin yksittäisille julkisille lähipalveluille uusilla asuinalueilla (kuten esim. päiväkotit). Asukasmäärän lisäys luo vähäistä potentiaalia kaupallisille palveluille.	Skenaario mahdollistaa palvelurakenteen kehittämisen monipuolisemmaksi. Julkisille lähipalveluille tulee uusia tarpeita (kuten esim. päiväkotit, peruskoulu). Asukasmäärän lisäys luo potentiaalia kaupallisille palveluille alueella.	Skenaario mahdollistaa palvelurakenteen kehittämisen monipuolisemmaksi. Julkisille lähipalveluille tulee uusia tarpeita (kuten esim. päiväkotit, peruskoulu, nuorisotila). Asukasmäärän lisäys luo potentiaalia kaupallisille palveluille alueella.
Laadukkaan ja viihtyisän kaupunkitilan edellytysten luominen	Skenaario ei luo edellytyksiä laadukkaan ja viihtyisän kaupunkitilan luomiselle Länsiväylän ympäristössä.	Skenaario ei luo erityisiä edellytyksiä laadukkaan ja viihtyisän kaupunkitilan luomiselle. Uudet asuinalueet jäävät melko pieniksi ja irrallisiksi, ja sijaitsevat lähellä väylää.	Skenaario luo edellytykset uudelle, laadukkaalle ja viihtyisälle kaupunkitilalle Lauttasaaren ja Salmisaaren pohjoisrannoilla, sekä tuo alueelle raitiotien, baanan ja uusia kävelyreittejä.	Skenaario luo edellytykset erittäin laadukkaan ja viihtyisän kaupunkitilan luomiselle, kun Länsiväylän liikenne vietään Lauttasaassa tunneliin. Skenaario tuo alueelle raitiotien, baanan ja uusia kävelyreittejä.
	Katajharjun kansi parantaa kaupunkitilaa paikallisesti muuttamalla mm. nykyisen liittymäalueen asuin- ja virkistyskäyttöön.		Katutila säilyy kuitenkin leveänä ja vilkasliikenteisenä.	
Moottoritieympäristön viihtyisyyden parantaminen	Tilaa vievän liittymäalueen alueen muuttuminen Katajharjun kannen kohdalla tuo paikallista parannusta ja liikenteen aiheuttamat melu- ja ilmanlaatuhaitat pienenevät paikallisesti.	Tilaa vievän liittymäalueen alueen muuttuminen Katajharjun kannen kohdalla tuo paikallista parannusta. Moottoritieympäristön melu- ja ilmanlaatuhaitat pienenevät vähän, kun nopeus laskee (60 km/h).	Skenaario muuttaa moottoritieympäristöä katumaiseksi (50 km/h), sekä tuo alueelle raitiotien ja baanan. Salmisaassa Länsiväylän käänntö ja uusi kaupunkirakenne muodostavat melumuurin Lapinlahden puistoon.	Moottoritieympäristön vieminen maan alle parantaa viihtyisyyttä merkittävästi Lauttasaassa mm. vähentämällä melu- ja ilmanlaatuhaittoja, poistamalla estevaikutuksen ja vapauttamalla tilaa uudelle kaupunkirakenteelle. Salmisaassa Länsiväylän käänntö ja uusi kaupunkirakenne muodostavat melumuurin Lapinlahden puistoon.

VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
	Tieympäristö säilyy kuitenkin turvattomana ja epäviihtyisänä. Melu- ja ilmanlaatuhaitat vaikuttavat viihtyisyyteen Länsiväylän läheisyydessä. Liikennemäärät ja raskaan liikenteen osuus pysyvät ennallaan.	Tieympäristö säilyy kuitenkin turvattomana ja epäviihtyisänä. Liikennemäärät ja raskaan liikenteen osuus pysyvät ennallaan.	Vaikka nopeudet laskevat, liikennenympäristö säilyy väylämäisenä ja liikennemäärät suurina, minkä johdosta melu- ja ilmanlaatuhaitat vaikuttavat viihtyisyyteen katutilassa ja sen välittömässä läheisyydessä.	Salmisaarella Länsiväylän haitat säilyvät osin ennallaan.
Vaikutukset vihverkostoon ja seudulliseen vihverkostoon sekä riittävien ja laadukkaiden virkistys- ja viheralueiden mahdollistaminen	Skenaariossa ei esitetä merkittäviä muutoksia vihverkostoon. Länsiväylän estevaikutus sekä haitat sitä ympäröivien virkistysalueiden laatuun pysyvät.	Skenaario mahdollistaa vihverkoston kehittämisen Katajajarjun kannen kohdalla, sekä pienten virkistysalueiden suunnittelun uusille asuinalueille.	Skenaario mahdollistaa viheryhteyden kehittämisen Lahnalahdenpuiston ja Lemissaaren välillä ja katumainen ratkaisu vähentää Länsiväylän estevaikutusta. Kävelyn ja pyöräilyn siltayhteys Salmisaaresta Ourit-saarille parantaa virkistysyhteyksiä lännestä ja etelästä Töölön suuntaan.	Skenaario mahdollistaa viheryhteyden kehittämisen Lahnalahdenpuistosta Lemissaaren ja Lauttasaaren tunneliratkaisu poistaa Länsiväylän estevaikutuksen. Kävelyn ja pyöräilyn siltayhteys Salmisaaresta Ourit-saarille parantaa virkistysyhteyksiä lännestä ja etelästä Töölön suuntaan.
	Katajajarjun kansi vähentää Länsiväylän estevaikutusta ja parantaa yhteyksiä Länsiväylän yli, mutta vain paikallisesti.	Toisaalta kannen rakentaminen saattaa pienentää nykyistä ulkoilumetsää. Käyttöpaine nykyisillä virkistysalueilla kasvaa lisääntyvän asukasmäärän myötä.	Merenranta on virkistysalueena keskeisessä roolissa tulevaisuudessakin. Satamatunnelin suuaukon sijainti ulottuu Morsianluodolle, mikä rauhoittaa Lapinlahden puistoa ja vähentää sen melutasoa verrattuna 0+- ja 1-skenaarioihin.	
	Toisaalta kannen rakentaminen saattaa pienentää nykyistä ulkoilumetsää.	Viheralueiden luonne muuttuu ja luonnonläheisyys saattaa heikentyä maankäytön muutosalueilla ja niiden läheisyydessä.	Viheralueiden luonne muuttuu uusilla alueilla luonnonmukaisesta rakennetummaksi, mutta virkistyspalveluiden monipuolisuus saattaa parantua.	
			Lisääntyvän asukasmäärän myötä käyttöpaine myös nykyisillä viheralueilla kasvaa ja nykyisiä viheralueita myös poistuu uuden rakentamisen myötä.	
Rantareitin ja baanan osoittaminen	Baanan toteutettavuus nykyiseen tieympäristöön sovitettuna on arviolta heikko, samoin kuin rantareitti Lapinlahden sillalla.	Rantareitin ja baanan toteutettavuus vaikuttaa mahdolliselta.	Rantareitti ja baana voidaan suunnitella osana uutta aluekokonaisuutta, jolloin investoinnin todennäköisyys kasvaa.	
JOHTOPÄÄTÖS	Skenaariolla ei ole merkittävää vaikutusta ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön. Liikenteen ympäristöhäiriöt jatkuvat, ja Länsiväylän estevaikutus säilyy. Asuntotarjonta ei parane, rakennuskanta ei uusiudu, eivätkä lähipalvelut kehity. Joukkoliikennetytydet eivät parane, kun autokaupunkimaisuus säilyy.	Skenaario muuttaa ihmisten elinoloja ja elinympäristöä jonkin verran. Meluhaitat vähenevät hieman, rantareitti ja baana avautuvat ihmisten käyttöön ja asuntotarjonta paranee hieman. Autokaupunkimaisuus säilyy, samoin alueen läpikulkureittimaisuus.	Skenaario muuttaa ihmisten elinoloja ja elinympäristöä selvästi urbaanimpaan suuntaan. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuisivat Länsiväylän pohjoispuolisille ranta-alueille sekä tarkastelualueen nykyisten asukkaiden elinympäristöön. Skenaario parantaa ja monipuolistaa ihmisten mahdollisuuksia elää ja asua keskeisellä sijainnilla Helsingissä. Skenaario kohentaa alueen urbaania imagoa sekä lisää houkuttelevuutta ja vetovoimaisuutta mm. tarjoamalla raitiotieyhteyden. Skenaario tarjoaa uusia virkistysyhteyksiä.	Skenaario muuttaa ihmisten elinoloja ja elinympäristöä selvästi urbaanimpaan suuntaan. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuisivat Länsiväylän pohjoispuolisille ranta-alueille sekä tarkastelualueen nykyisten asukkaiden elinympäristöön. Skenaario parantaa ja monipuolistaa ihmisten mahdollisuuksia elää ja asua keskeisellä sijainnilla Helsingissä. Skenaario vähentää liikennemelua viemällä Länsiväylän liikenteen tunneliin sekä kohentaa alueen urbaania imagoa ja lisää houkuttelevuutta mm. tarjoamalla raitiotieyhteyden. Skenaario tarjoaa uusia virkistysyhteyksiä.

VAIKUTUKSET TERVEYTEEN JA TURVALLISUUTEEN	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
Vaikutukset meluun, tärinä ja ilmanlaatuun	<p>Skenaariossa Länsiväylän liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaikat pysyvät pääsääntöisesti ennallaan.</p> <p>Katajaharjun kannen suuaukkojen läheisyydessä liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaikat kuitenkin korostuvat suhteessa asumiseen.</p>	<p>Skenaariossa liikenteen haittojen leviäminen kaventuu jonkin verran nykyisestä alhaisempien nopeusrajoitusten myötä. Vaikutus on huomattavissa esimerkiksi Lauttasaaren liikuntapuiston kohdalla. Katajaharjun kansi kaventaa liikenteen haittojen leviämistä paikallisesti.</p> <p>Avoin tieympäristö edesauttaa ilman epäpuhtauksien laimentumista.</p>	<p>Liikenteen haittojen leviäminen laajalle kaventuu alhaisempien nopeusrajoitusten ja uusien rakennusten estevaikutuksen myötä.</p> <p>Morsianluodolle ulottuva Satamatunneli luo paremmat edellytykset melun ja ilmanlaadun osalta Salmisaassa.</p>	<p>Skenaariossa liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaikat vähentyvät merkittävästi tunneliratkaisun myötä Lauttasaaren osalta.</p> <p>Morsianluodolle ulottuva Satamatunneli luo paremmat edellytykset melun ja ilmanlaadun osalta Salmisaassa.</p>
	<p>Katajaharjun kansi kaventaa liikenteen haittojen leviämistä paikallisesti.</p>	<p>Liikenteen haitat säilyvät kuitenkin merkittävänä nopeusrajoituksen laskusta huolimatta, sillä liikennemäärät ja raskaan liikenteen osuus säilyvät.</p> <p>Lisärakentaminen tuo jonkin verran uusia asukkaita liikenteen haittojen vaikutusalueelle.</p> <p>Katajaharjun kannen suuaukkojen läheisyydessä liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaikat korostuvat suhteessa asumiseen.</p>	<p>Liikennemäärät ja raskaan liikenteen osuus säilyvät. Merkittävä lisärakentaminen tuo paljon uusia asukkaita liikenteen haittojen vaikutusalueelle ja asumisen toteuttaminen vaatii erityisratkaisuja kadun varressa.</p> <p>Tiiviit rakennusmassat vilkkaan kadun varressa suojaavat piha-alueita, mutta heikentävät tuuletuvuutta ja ilmanlaatua katukuilussa. Mitä kapeampi katu ympäristö on, sitä korkeammiksi ilman epäpuhtaudet voivat muodostua.</p> <p>Raideliikenne voi aiheuttaa tärinä- ja runkomeluhaittoja sekä paikoin korkeita enimmäisäänitasoja.</p>	<p>Salmisaassa liikenne kulkee edelleen merkittävilta osin maanpinnalla ja aiheuttaa alueelle melu- ja ilmanlaatuhaikkoja. Tunnelin suuaukkojen läheisyydessä liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaikat korostuvat suhteessa asumiseen.</p> <p>Raideliikenne voi aiheuttaa tärinä- ja runkomeluhaittoja sekä paikoin korkeita enimmäisäänitasoja.</p>
	<p>Maanalaisessa yleiskaavassa on määrätty: Liikennetunneleiden suuaukkojen läheisyydessä ilmanlaadun tulee täyttää asumisen ja asuinrakennusten edellyttämät vaatimukset. Tunnelleiden suuaukot ja ilmanvaihtoaukot tulee suunnitella ja toteuttaa niin, että tunnelissa syntyvät liikenteen päästöt eivät vaaranna asukkaiden terveyttä eivätkä estä asunto- tai muuta rakentamista tunneleiden suuaukkojen tai ilmanvaihtoaukkojen läheisyydessä.</p>			
Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen	<p>Ei juuri vaikutusta. Parantaa paikallisesti turvallisuutta Katajaharjun kannen kohdalla.</p>	<p>Ajonopeuden lasku vähentää onnettomuusriskejä.</p> <p>Parantaa paikallisesti turvallisuutta Katajaharjun kannen kohdalla.</p>	<p>Ajonopeuden lasku vähentää onnettomuusriskejä.</p> <p>Raskaan liikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kohtaamiset saattavat lisääntyä.</p> <p>Kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet paranevat ja kävely-ympäristö muuttuu turvallisemmaksi ja viihtyisämmäksi. Baana, rantareitti ja silta Ourit-saarten kautta Hietaniemen suuntaan parantavat reitistöä, mikä kannustaa liikkumaan kävellen tai pyörällä. Raitiotie vähentää autoriippuvuutta ja on vähäpäästöinen.</p>	<p>Länsiväylän tunnelointi Lauttasaassa parantaa liikenneturvallisuutta.</p>
		<p>Salmisaaren energiantuotantoalueelta saattaa kohdistua sellaisia ympäristöturvallisuuteen liittyviä vaikutuksia, joilla on vaikutusta kaavan suunnitteluratkaisuun.</p>		
Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	<p>Voimistuva lämpösaarekeilmiö sekä lisääntyvät meri- ja hulevesitulvariskit vaikuttavat jatkossa nykyiseen kaupunkirakenteeseen.</p>	<p>Rakentamisen tiivistyessä ja ilmaston lämmitessä lämpösaarekeilmiö voimistuu. Negatiivisia vaikutuksia voidaan vähentää viileiden ja kasvillisuudeltaan vehreiden paikkojen säilyttämisellä sekä rakennusten lämpöolosuhteiden hallinnalla.</p>	<p>Uudisrakentaminen lähellä rantaa mahdollistaa hulevesien ja tulvavesien hallinnan huomioon ottamisen kaupunkirakenteessa. Merenpinnan nousuun varaudutaan sijoittamalla uudisrakentaminen turvallisen rakentamiskorkeuden yläpuolelle. Lauttasaaren pohjoisosan uudisrakentaminen mahdollistaa olemassa olevan kaupunkirakenteen suojaamisen merenpinnan nousun vaikutuksilta.</p>	

VAIKUTUKSET TERVEYTEEN JA TURVALLISUUTEEN	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
JOHTOPÄÄTÖS	Skenaariossa Länsiväylän liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitat pysyvät pääsääntöisesti ennallaan.	Skenaariossa liikenteen haittojen leviäminen kaventuu jonkin verran nykyisestä alhaisempien nopeusrajoitusten myötä. Liikenteen haitat säilyvät kuitenkin merkittävinä nopeusrajoituksen laskusta huolimatta, sillä liikennemäärät ja raskaan liikenteen osuus säilyvät.	Skenaariossa liikenteen haitat eivät leviä yhtä laajalle kuin nykyisin alempien nopeusrajoitusten ja uuden rakentamisen estevaikutuksen myötä. Kadun välittömässä läheisyydessä liikenteen haittavaikutukset ovat melu- ja ilmanlaatuolosuhteista merkittäviä ja asumisen toteuttaminen vaatii yksityiskohtaisia lisätarkasteluja ja erityisratkaisuja.	Skenaariossa liikenteen haitat vähentyvät tunneliratkaisun myötä. Melu- ja ilmanlaatuhaittoja aiheutuu kuitenkin sekä tunnelin suuaukkojen kohdalla että Salmisaarella alueilla, joilla liikenne säilyy edelleen maanpinnalla.

VAIKUTUKSET ELINKEINOELÄMÄN TOIMINTAEDELLYTYK SIIN JA YRITYKSIIN	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
Vaikutukset elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksiin ja työpaikkatarjontaan	Vähäistä vaikutusta elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksiin ja työpaikkatarjontaan.	Parantaa elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia ja mahdollistaa yrityksille uusia sijaintipaikkoja erityisesti Salmisaaren alueella.	Lisää elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia ja mahdollistaa uusia sijainteja yritystoiminnalle.	Lisää merkittävästi elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia ja monipuolista työpaikkatarjontaa koko suunnittelualueella. Mahdollistaa kantakaupungille tyypillisen työpaikkarakentamisen myös Lauttasaaren alueella. Sataman ja keskustan saavutettavuus pysyvät hyvinä.
			Katuratkaisulla saattaa olla jonkin verran negatiivisia vaikutuksia Länsisataman yhteyksien ja keskustan elinkeinojen saavutettavuuden. Katuratkaisu voi vaikuttaa autoliikenteen saavutettavuuteen, vaikutukset myös koettuun saavutettavuuteen erityisesti Salmisaaren toimistovaltaisen työpaikkakesittymän osalta.	
Vaikutukset nykyisiin ja tuleviin kaupallisiin palveluihin	Skenaario ei juurikaan lisää potentiaalia kehittää uusia kaupallisia palveluja, uudet asukkaat käyttävät suurimmilta osin alueen nykyisiä palveluita tukien niiden kehittymistä. Katajajarjun täydentäminen tukee erityisesti Koivusaaren palvelujen kehittämistä.	Skenaario lisää jonkin verran ostovoimaa ja sitä kautta mahdollisuutta kehittää uusia palveluja. Alueen uudet asukkaat tukevat kuitenkin suurimmilta osin olemassa oleviin ja tuleviin palveluihin niiden kehittymisedellytyksiä vahvistaen.	Skenaarion asukas- ja työpaikkamäärän lisäys mahdollistaa uusien palvelujen kehittämisen alueella erityisesti pikaraition pysäkkien ympäristössä ja suurimman väestönlisäyksen alueilla. Lisää asukasmäärää ja asiakaspotentiaalia keskustan tuntumassa.	Skenaario mahdollistaa väestön sekä työpaikkamäärän kasvun ja kaupunkirakenteellisen muutoksen ansiosta merkittävän kaupallisten palvelujen lisäyksen alueella. Urbanin palvelurakenteen muodostaminen on mahdollista. Lisää asukasmäärää ja asiakaspotentiaalia keskustan tuntumassa.
JOHTOPÄÄTÖS	Ei juuri vaikutusta	Vaikutus lievästi positiivinen	Vaikutus lievästi positiivinen	Vaikutus merkittävästi positiivinen

RAKENTAMISEN AIKAISET VAIKUTUKSET	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3	
Esirakentaminen (maaperä, massojen välisijoitukset, ruoppaukset, meritäytöt)	Ei laajoja esirakentamistoimia.	Jonkin verran esirakentamistoimia.	Merkittävässä määrin esirakentamistoimia, jotka ajoittuvat pitkälle aikavälille.		
	Katajaharjun kannen paaluperustamisesta aiheutuu tärinävaikutuksia välittömään lähiympäristöön.	Sekä Lauttasaaren että Salmisaaren meritäyttöjen toteutuksesta voi aiheutua tarve maa-ainesten välivarastointiin ja tähän varattujen käsittely- ja varastointialueiden varaamiseen molemmilla alueilla.	Sekä Lauttasaaren että Salmisaaren laajojen meritäyttöjen pitkälle aikavälille ajoittuvasta toteutuksesta aiheutuu todennäköisesti tarve maa-ainesten välivarastointiin ja tähän varattujen käsittely- ja varastointialueiden varaamiseen molemmilla alueilla.		
		Toiminnasta aiheutuu jonkin verran kuorma-autoliikennettä ja eri työvaiheista melu- ja pölyvaikutuksia lähiympäristöön.	Toiminnasta aiheutuu erittäin merkittävässä määrin kuorma-autoliikennettä ja eri työvaiheista pitkäkestoisia vaikutuksia lähiympäristöön.	Toiminnasta aiheutuu merkittävässä määrin kuorma-autoliikennettä ja eri työvaiheista pitkäkestoisia melu- ja pölyvaikutuksia lähiympäristöön.	
		Meriläjityskelpoisen ruoppausmassan sijoitus vaatii meriläjitysalueiden olemassaoloa.			
		Vesialueen ruoppauksesta ja täytöstä aiheutuu lisäksi työn aikaista meluvaikutusta lähialueen vesiympäristöön sekä veden paikallista samentumista, jota voidaan hallita työteknisin keinoin.			
		Paaluperustamisesta aiheutuu tärinävaikutuksia välittömään lähiympäristöön. Rakentamisen määrä maltillista.	Paaluperustamisesta aiheutuu tärinävaikutuksia välittömään lähiympäristöön.		
	Lauttasaaren venesataman kohdan rakentamisella ja uudelleen sijoittamisella on vaikutusta venesataman toimintaan. Vaikutuksia voidaan hillitä työn vaiheistuksella.				
Länsiväylän rakentamisen aikaiset vaikutukset väylän liikenteeseen	Katajaharjun kannesta syntyy rakentamisen aikaisia haittoja, mutta ne ovat vähäisiä verrattuna skenaarioihin 2 ja 3.		Länsiväylän muuttaminen kaduksi aiheuttaa merkittävän rakentamisen aikaisen haitan Länsiväylän liikenteelle koko uudistettavalla osuudella sekä laajemmalti. Liikennettä voi siirtyä tai voidaan joutua ohjaamaan tilapäisesti muille reiteille, mikä voi haitata liikenteen sujuvuutta muualla. Salmisaassa vastaavia haittoja aiheuttaa Länsiväylän kääntäminen.	Länsiväylän tunnelointi Lauttasaassa aiheuttaa merkittävän rakentamisen aikaisen haitan Länsiväylän liikenteelle koko uudistettavalla osuudella sekä laajemmalti, etenkin betonitunnelivaihtoehdossa. Liikennettä voi siirtyä tai voidaan joutua ohjaamaan tilapäisesti muille reiteille, mikä voi haitata liikenteen sujuvuutta muualla. Salmisaassa vastaavia haittoja aiheuttaa Länsiväylän kääntäminen. Haitta Porkkalankadulle on suurempi kuin skenaariossa 2.	
		Länsiväylän nopeusrajoituksen laskua tukevien toimenpiteiden toteuttamisesta aiheutuu myös vähintään tilapäistä haittaa Länsiväylän liikenteelle. Tilapäistä haittaa voi aiheutua myös kävely- ja pyöräliikenteelle.			
	On myös huomattava, että ennen osayleiskaavan toteutumista rakennettavien Koivusaaren alueen sekä Satamatunnelin rakentamisen aikaiset toimet Salmisaassa kohdistuvat samalle alueelle ja näin ollen vaikuttavat huomattavan pitkällä aikavälillä heikentävästi Länsiväylän liikenteen toimivuuteen.				
Infran rakentaminen (uudet sillat, kunnallistekniikka, raitiotie, kadut, puistot)	Lapinlahden sillan yhteyteen / uudelle sillalle toteutettavan baanayhteyden rakentamisella saattaa olla häiriövaikutuksia sillan ali kulkevaan vesiliikenteeseen.		Lapinlahden sillan leventämisellä/uuden sillan rakentamisella on työn aikaisia vaikutuksia sillan ali kulkevaan vesiliikenteeseen. Ourit-saaren sillan rakentamisella on vähäiset vaikutukset Lapinlahden vähäisen vesiliikenteen vuoksi.		
Talonrakentaminen	Vain paikallisia vaikutuksia.	Rakentamisaikana syntyy mm. melu-, pöly- ja tärinävaikutuksia, jotka kohdistuvat lähiympäristöön.	Rakentamisaikana syntyy mm. melu-, pöly- ja tärinävaikutuksia, jotka kohdistuvat lähiympäristöön. Laajamittainen rakentaminen kestää pitkään.		
JOHTOPÄÄTÖS	Rakentamistoimien vähäisyyden vuoksi rakentamisaikaisten vaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä tai ne kohdistuvat ainoastaan paikallisesti välittömään lähiympäristöön.	Rakentamisen aikaisia vaikutuksia on jonkin verran ja ne kohdistuvat myös rakentamisalueen ulkopuolelle. Kannen rakentamisen aikainen haittavaikutus	Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat rakentamisen laajuudesta ja määrästä sekä Länsiväylään kohdistuvista muutoksista johtuen merkittävät ja pitkäaikaiset.	Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat rakentamisen laajuudesta ja määrästä sekä Länsiväylään kohdistuvista muutoksista ja tunnelirakentamisesta johtuen erittäin merkittävät	

RAKENTAMISEN AIKAISET VAIKUTUKSET	SKENAARIO 0+	SKENAARIO 1	SKENAARIO 2	SKENAARIO 3
	Kannen rakentamisen aikainen haittavaikutus kohdistuu väylän liikenteelle, mutta haitta ei kuitenkaan ole erityisen merkittävä.	kohdistuu väylän liikenteelle, mutta haitta ei kuitenkaan ole erityisen merkittävä.	Skenaariossa esitetyn mukaisesta rakentamisesta kohdistuu vaikutuksia myös rakentamisalueen ulkopuolelle.	ja ajoittuvat pitkälle aikavälille. Alueen rakentamisen vaikutuksia kohdistuu merkittävässä määrin myös rakentamisalueen ulkopuolelle.

Arvioinnin laatijat:

VAIKUTUKSET SEUTU- JA YHDYSKUNTARAKENTEeseen:
Satu Tarula ja Saija Miettinen-Tuoma

VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen:
Annika Rantala

VAIKUTUKSET TALOUTEEN:
Kirsi Lilja

VAIKUTUKSET ILMASTOON:
Iida-Elina Kiminki ja Alpo Tani

VAIKUTUKSET LUONTOON, LUONNON MONIMUOTOISUUTEEN JA EKOLOGISEEN KESTÄVYYTEEN:
Raimo Pakarinen ja Valtteri Lankiniemi

VAIKUTUKSET MAISEMAAN JA KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN:
Paula Hurme

VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN:
Kristiina Hyväri, Satu Tarula ja Iiris Karvinen

VAIKUTUKSET TERVEYTEEN JA TURVALLISUUTEEN:
Henna Hovi ja Jenni Kuja-Aro

VAIKUTUKSET ELINKEINOELÄMÄN TOIMINTAEDELLYTYKSIIN JA YRITYKSIIN:
Elina Luukkonen

RAKENTAMISEN AIKAISET VAIKUTUKSET:
Kati Immonen ja Annika Rantala