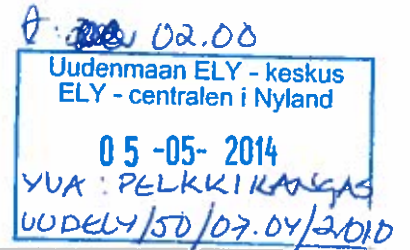


## Lieskivi-Haavisto Asta

**Lähtettäjä:** ELY Kirjaamo Uusimaa  
**Lähetetty:** 5. toukokuuta 2014 14:49  
**Vastaanottaja:** Lieskivi-Haavisto Asta  
**Aihe:** VL: Laajasalon raideliikenne; lausunto ja asiakirjapyyntö



**Lähtettäjä:**  
**Lähetetty:** 5. toukokuuta 2014 14:44  
**Vastaanottaja:** ELY Kirjaamo Uusimaa; [eija.kivilaakso@hel.fi](mailto:eija.kivilaakso@hel.fi); [kaarina.laakso@hel.fi](mailto:kaarina.laakso@hel.fi); [juha-pekka.turunen@hel.fi](mailto:juha-pekka.turunen@hel.fi);  
 Pelkkikangas Martti  
**Aihe:** Laajasalon raideliikenne; lausunto ja asiakirjapyyntö

Hyvät vastuuhenkilöt,

pyydän kohteliaimmin saada ilmoittaa, että vaadin Laajasalon raideliikenteen toteutettavaksi vaihtoehdon VE 5 (Metro Kamppi - Laajasalo kalliotunnelissa) mukaisesti.

Perustelut:

- Kalliotunneliin sijoitettu metrolinja aiheuttaa ylivoimaisesti vähiten ympäristöhaittoja.
- 
- Kalliotunneliin sijoitettu metro on ylivoimaisesti kokonaiskustannuksiltaan taloudellisin vaihtoehto vähänkin pidemmällä aikavälillä.
- 
- Kalliotunnelista saatava kalliolouhe on 10 %:sesti hyödynnettävissä oleva materiaali pääkaupunkiseudulla.
- 
- Kalliotunneliin sijoitettava metro on turvallisin ja tehokkain vaihtoehto.

Mikäli tässä lausunnossa on puutteita tai epäselvyyksiä, pyydän ilmoittamaan asiasta paluupostissa.

Lopuksi pyydän lähettämään minulle sähköpostin liitteinä hanketta koskevat asiakirjat.

Kiitoksia vaivannäöstä.

Metroliiikenteen tehostamisterveisin

+++

31.5.2014

Uudenmaan ELY-keskus  
PL 36  
00521 Helsinki

f: 02.00  
Uudenmaan ELY - keskus  
ELY - centralen i Nyland  
03-06-2014  
NA: PELKKIKANGAS  
UUDLY/50/07.04/2010

Asia: Laajasalon raideliikenne; mielipide arviointiselostuksesta

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston laatimassa Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot-selonteossa mainituista vaihtoehtoista haluan kiinnittää huomiota vaihtoehtoihin VE1 ja VE2, joissa suunnitellut sillat Kalasatamasta Kruunuhakaan kulkevat Tervasaaren pohjoispuolitse Liisakadun alkuun.

Jos kyseessä oleva suunniteltu 15,5m leveä silta rakennetaan Tervasaaren kannaksen viereen, on näkymä erittäin epäesteettinen katsottuna Pohjoisrannan puoleisista taloista. Sen vuoksi ehdotankin, että kyseessä oleva silta, mikäli valitaan vaihtoehdot VE1 tai VE2, rakennettaisiin siten, että Kalasatamasta tuleva silta päättyisi Tervasaareen ja Tervasaaren rantaa ja kannasta leventämällä raitio- ja pyöräliikenne ohjattaisiin tulemaan Liisankadulle ja Pohjoisrantaan. Tällöin saavutettaisiin selvästi paljon esteettisempi näkymä Pohjoisrannan taloyhtiöiden asukkaille.

Käsitykseni mukaan siltavaihtoehdot Kruunuvuorenrannasta Kalasatamaan ja sieltä edelleen kaupunkiin ovat mielestäni erittäin kalliita rakentaa ja hoitokustannukset varsinkin talviaikaan tulevat maksamaan kaupungille huomattavasti. Parempi vaihtoehto mielestäni on ehdotus VE6 (vesiliikenne Keskusta – Kruunuvuorenranta) ensisijaisesti ja myöhempää tulevaisuutta ajatellen rakentaa vaihtoehto VE4 (metro Kamppi – Laajasalo). Vaikka itse metrotunnelin rakentaminen tulee kalliimmaksi, on se jatkoa ajatellen edullisempi ratkaisu, koska metrolinjoja varmaankin tullaan myöhemminkin Helsingissä lisäämään. Samoin talvihoidon kustannuksissa tullaan ratkaisun myöten säästämään.

Kunnioittavasti,



Kuvitelkaa tähän  
maisemaan 15,5m leveä  
betonisilta. ✓  
Ei kaunis näky. ✓



31/05/2014



Brändö Seglare r.f.

t: 02.00

Uudenmaan ELY - keskus  
ELY - centralen i Nyland

26-06-2014

YVA: PELKKIKANGAS

UUELY/50/07.04/2010

3

Till NTM-centralen i Nyland

**Framförande av åsikt om konsekvensbedömningen betr.  
kollektivtrafikförbindelse mellan Helsingfors centrum och Degerö.**

Refererande till ovannämnda bedömningskrivelse som varit framlagd till påseende, önskar Brändö Seglare r.f. (BS) framföra följande:

Såsom vår förening tidigare i olika sammanhang påpekat, skulle en bro över Kronbergsfjärden i praktiken omöjliggöra klubbens nuvarande verksamhet.

BS är en av landets ledande seglingsföreningar med en livlig verksamhet på elitnivå och på juniornivå. Klubben har fostrat många olympiaseglare. Tävlingsområdet på Kronbergsfjärden är ett av landet bästa, och är mycket frekventerat för träning och tävling. En bro skulle förstöra denna seglingsarena för all framtid. Segling är f.n. den mest framgångsrika grenen för Finland i sommar OS. Jämför t.ex. om Lahtis eller Ruka skidcentra skulle förstöras.

Förutom BS verkar flere andra segelföreningar på Kronbergsfjärden, bl.a. Helsingin Työväen Pursiseura.

Kronbergsfjärden utgör ett viktigt marint national landskap. BS anser att broalternativen borde uteslutas då en bro skulle förstöra detta unika landskap för evigt. Vi anser också att det finns en lång rad andra orsaker än de ovannämnda (ekonomiska, trafiktekniska, miljömässiga, kulturella) att avstå från broalternativet.

Det verkar enligt vår mening som om miljökonsekvensbedömningen inte seriöst har undersökt eller beaktat andra trafikförbindelsealternativ, utan man har från början utgått från att spårvägsbroalternativet bör genomföras, och i bedömningen favoriserat detta på ett oskäligt sätt. Ytterligare har ett logiskt alternativ, nämligen metro/spårförbindelse mellan Degerö och Hertonäs helt lämnats utanför MKB utan godtagbar förklaring.

MKB (YVA) processen kan därmed enligt vår mening inte bedömas som seriös eller godtagbar i sin helhet.

Vi anser också att alternativen i MKB som inkluderar broar vore ur ekonomiska, miljömässiga, kulturella och trafiktekniska synvinklar katastrofala. Ett beslut om en bro på detta känsliga ställe vore en enorm risk av historiska mått också med beaktande av slutgiltigheten i ett bro- och jordbanksbygge.

Helsingfors den 25.6.2014

Högaktningsfullt,

  
Tom Ek, Kommodor  
Brändö Seglare r.f.



A: 02.00  
 Uudenmaan ELY - keskus  
 ELY - centralen i Nyland  
 27-06-2014  
 YVA: PELKKIKANGAS  
 UUD ELY/50/07.OY/2010

Uudenmaan ELY-keskukselle

**LAAJASALON RAIDELIIKENTEEN  
 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS**

Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostus antaa tarkoitushakuisen kuvan Kruunuvuorenrannan joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksista. Selostuksessa ei suhtauduta puolueettomasti selvitettyihin vaihtoehtoihin ja toisaalta on jätetty kokonaan selvittämättä eräitä arviointiohjelmaan ehdotettuja vaihtoehtoja.

YVA-selostuksessa esitetyjä tietoja matkustajamääristä, liikennemääristä, joukkoliikenteen matkareiteistä ja suuntautumisesta, kulkutapamuutoksista tai saavutettavuustarkasteluista on mahdotonta tarkistaa, kun selostuksesta puuttuu selvitys siitä, miten tiedot on hankittu.

Selostus sisältää kyllä yhteenvedon selvitettyjen vaihtoehtojen liikennevaikutuksista, mutta laskentamenetelmiä ja käytettyjä lähtöarvoja ei ole kerrottu.

YVA-selostus perustuu Helsingin kuviteltuun asukasmäärään vuonna 2035. Liikennemääriin vaikuttaa liikennetarve eri kaupunginosien välillä, mutta edes nykytilanteen määräpaikkaselvityksiä ei ole selostuksessa esitetty. Kaupunkisuunnitteluviraston selvityksen mukaan yli kolme neljäsosaa Laajasalon liikenteestä suuntautuu muualle kuin Helsingin keskustaan, jonne siltaraitiotie (VE 1) halutaan ohjata.

YVA-selostuksen vaihtoehtotarkastelun perusteella lähtökohtana näyttää kuitenkin olevan, että joukkoliikenteellä Laajasalosta on kaikkialle kuljettava Helsingin keskustan kautta.

Raideliikenteen vaihtoehtotarkastelu on keskeneräinen. YVA-selostusta varten ei esimerkiksi ole tutkittu metron liityntäliikennevaihtoehtoja kuten raitiotie- tai johdinautolinjoja Laajasalosta Herttoniemeen tai raideyhteyttä Viikin kautta pohjoiseen kantakaupunkiin.

Vesiliikenteen osalta on tutkittu vain yksi reittivaihtoehto (VE6), vaikka vesiliikenne on selvitysten mukaan todettu toteuttamiskelpoiseksi ja ympäristövaikutuksiltaan vähäisimmäksi.

Muun muassa vesiliikennereitti Kruunuvuorenranta-Hakaniemi on jätetty tutkimatta ilman perusteluita. Hakaniemi on vilkas joukkoliikenteen solmukohta, varsinkin jos Pissararata toteutetaan.

YVA-selostuksessa siltaraitiotie (VE1) on todettu ympäristövaikutuksiltaan merkittäviksi, mutta vaikutukset perinteisiin kaupunki- ja merinäkyymiin on esitetty puutteellisesti Kruunuvuorenselän siltakilpailun voittaneen ehdotuksen tarkoitushakuisin valokuvin ja siltaraitiotietä tukevin tekstein.

Selostuksen mukaan "Kokonaisuutena sillat muodostavat uuden hallitsevan elementin Helsingin kaupunkikuvaan. Sillat vaikuttavat Helsingin imagoon ja muuttavat sen siltojen kaupungiksi, jonka huomattavimpana maamerkinä näkyy hallitseva Kruunuvuorensilta. Kruunuvuorensilta on imagotekijä joka nousee tulevaisuudessa yhdeksi Helsingin käyntikorteista".

YVA-selostuksessa esitetään Kruununhaan osalta väite, johon selostuksesta ei löydy lainkaan perusteluita: "Liisankadun nykyisillä palveluilla on paremmat edellytykset säilyä ja kehittyä kadun vilkkaamman joukko- ja kevyenliikenteen johdosta. Pohjoisrannan meritäytöt mahdollistavat satamapalveluiden ja ajoneuvopaikoituksen kehittämisen sekä laajemmat virkistysalueet. Alueesta muodostuu empire-keskustan urbaani portti".

Samankaltaisia perustelemattomia väitteitä esitetään lisää, kun selostuksessa myöhemmin vähätellään siltaraitiotien(VE1) haittoja Kruununhaan asumisviihtyvyydelle ja lähivirkistysalueelle Tervasaarelle, vaikka perinteisellä asuntokadulla " kulkisi raitiovaunu keskimäärin muutaman minuutin välein molempiin suuntiin".

Selostukseen on keksitty lisätä Kruununhaan osalta tarkoitushakuisia kuvitelmia siltaraitiotien puolesta: "Ajoneuvoliikenteen siirtyminen pois Liisankadulta rauhoittaa katutilaa sekä parantaa ilmanlaatua ja turvallisuutta". "Vaihtoehto lisää ihmisvirtoja ja eloisuutta Liisankadulle". "Toisaalta uusi yhteys tuo Mustikkamaan sekä Laajasalon laajat virkistysalueet kruununhakalaisille raitiovaunu- ja pyörämatkan päähän".

Ylimalkaisesti YVA-selostuksessa sitten todetaan : "Sillat vaikuttavat merkittävästi Kruununhaasta merelle avautuvaan maisemaan, minkä voidaan kokea heikentävän viihtyvyyttä".

Selostuksessa todetaan lisäksi: "Sompasaari–Kruununhaka-siltayhteyden rakentaminen ja Hanasaaren voimalaitoksen toiminta ovat polttoaineiden merikuljetusten vuoksi ristiriidassa keskenään, mikäli silta rakennetaan ennen voimalaitostoiminnan loppumista".

Tästä huolimatta YVA-selostukseen ei ole selvitetty raitiotievaihtoehtoa, jossa Hanasaaren mahdollisesti vielä vuosikymmeniä jatkuva toiminta otettaisiin huomioon. Selostuksessa on myös yksiselitteisesti päädytty arvioon, että "raitiotieliikenne Kruunuvuorenrannasta keskustaan ei ole toiminnallisesti järkevää, jos Hanasaaren tulee suunniteltu määrä polttoainekuljetuksia laivoilla".

YVA-selostuksessa vähätellään siltaraitiotieyhteyden (VE 1) vaikutuksia Korkeasaaren pohjoisrannassa unohtaen, että Korkeasaari on valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö.

Yhtäläillä vaikutukset Mustikkamaan kansanpuiston merellisyyteen, näkymiin ja virkistysarvoon on selostuksessa jätetty vähäiselle huomiolle. Suomenlinnan maailmanperintökohteen osalta selostuksessa viitataan vain kaupunkisuunniteluviraston omaan selvitykseen vuodelta 2011, jossa vähätellään siltaraitiotien ympäristövaikutuksia.

Kovin tarkoitushakuiselta vaikuttaa, että YVA-selostuksessa vähätellään Kruunuvuorenselän sillan rakenteiden jääntymisen tai myrskyjen aiheuttamia vaaroja liikenteelle, mutta selostuksessa toisaalla korostetaan myrskyn vaikutuksia vesiliikenteen hoitamiseen.

YVA-selostuksesta puuttuu myös kokonaan arvio siitä, mikä siltaraitiotien (VE1) vaikutus on Helsingipuiston luontoarvoille ja virkistyskäytölle. Vaikka Kruunuvuorenselän raitiotiesillan keskipyyloni on suunnitelmissa sijoitettu keskelle FININBA-lintualueetta, vaikutuksia kalastolle ja linnustolle ei ole kerrottu. Selvitys siltarakentamisen työmenetelmien ympäristövaikutuksista on ylimalkainen.

YVA-selostuksen mukaan "Toteutettavaksi voidaan valita jokin YVAssa ympäristövaikutuksiltaan toteutuskelpoiseksi osoitettu vaihtoehto. Hankepäätökset edellyttävät teknistä ja taloudellista jatkosuunnittelua".

Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostus vaatiikin todella monilta osin täsmentämistä ja lukuisia lisäselvityksiä ympäristövaikutuksista, ennen kuin Kruunuvuorenrannan joukkoliikennratkaisusta on mahdollista tehdä sitovia päätöksiä.

Helsingissä 26. kesäkuuta 2014

Kruununhaan asukasyhdistys

Veli-Heikki Klemetti

puheenjohtaja

Oikokatu 11 B 22

00170 Helsinki

050 360 4022

Mielipide  
Laajasalon raideliikenne YVA

27.6.2014

1 / 3

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry  
Helsingfors naturskyddsförening rf  
Kotkankatu 9  
00510 Helsinki  
helsy@sll.fi

f.02.00  
Uudenmaan ELY - keskus  
ELY - centralen i Nyland  
27-06-2014  
YVA: PELKKIKANGAS  
UUDEL7/50/07.04/2010

Uudenmaan ELY-keskus  
Opastinsilta 12 B 5. krs  
00520 HELSINKI  
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi  
Martti Pelkkikangas  
martti.pelkkikangas@ely-keskus.fi

**Asia: Mielipide Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot ympäristövaikutusten arviointiselostukseen**

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys (Helsy) ilmaisi huolensa suunnitellun Laajasalon raideliikennesillan välittömistä ja välillisistä ympäristövaikutuksista 16.11.2010. YVA-selostus ei ole vähentänyt huoltamme. Emme myöskään ole vakuuttuneita kaikkien käytettyjen arviointimenetelmien sopivuudesta. Kaiken kaikkiaan koko prosessista jää se vaikutelma, että toteutetavasta vaihtoehdosta on sovittu jo aikoja sitten poliittisten puolueiden kesken. Helsy keskittyikin lausunnossaan sillan osalta jo kilpailutetun vaihtoehdon (VE 1 Raitiotie- ja kevytliikenneyhteys silloilla Kruununhaasta Kruunuvuorenrantaan) ja Vesiliikenne Kruunuvuorenranta-Keskusta vaihtoehdon (VE 6) keskeisimpien vaikutusten arviointiin.

**Vaikutukset luontoon**

YVA-selostuksessa todetaan perustellusti, että bussilauttayhteys (VE 6) olisi vähiten luonto-vaikutuksia aiheuttava. Helsy kannattaakin kyseisen vaihtoehdon toteuttamista, sillä se myös vahvistaisi merellisen Helsingin kokemista. Yhdessä liityntäbussiyhteyden kanssa Herttoniemen metroasemalle lauttavaihtoehto palvelisi arvioitua joukko- ja kevyenliikenteen käyttäjä-potentiaalia riittävässä määrin.

YVA-selostuksen mukaan VE 1:n rakentamisaikaiset vesistövaikutukset arvioidaan merkittäviksi muun muassa Palosaaren ja Korkeasaaren maapenkereen ruoppaus-, täyttö- ja pengerrys-töistä johtuen ja siitä, että alueella esiintyy suojeltavia kalalajeja, kuten taimenta ja vaellussiikaa. YVA-selostuksessa vaihtoehdon pitkäaikaisetkin haitalliset vesistövaikutukset arvioidaan kohta-laisiksi.

Välittömistä, pitkäaikaisista vaikutuksista keskeisimpiä ovat Helsyn mielestä VE 1:n vaikutukset Tahvonlahden ja Koirasaarentien varrella oleviin luontoalueisiin. Välilliset vaikutukset liittyvät rakennuspaineisiin, jotka saattavat uhata monia tähän asti hyvin säilyneitä luontoalueita lähinnä Laajasalossa.

Helsy totesi jo 2010 lausunnossaan, että VE1 aiheuttaa Tahvonlahdelle valtavan uhan. Koska raitiotieyhteys vaatii leveän Koirasaarentien, se aiotaan siirtää erittäin lähelle Tahvonlahtea. Raitiotieyhteyksien takia Koirasaarentietä jouduttaisiin leventämään niin paljon, että sen varrella olevat luontoalueet menettäisivät ison osan luontoarvojaan. Tilannetta pahentaa kaupungin aikomus loiventaa tien penkereet pystysuorien kallioleikkausten sijaan, jolloin tien tarvitsema pinta-ala olisi vielä suurempi. Liittyvätkö Koirasaarentien varressa jo meneillään olevat maansiirtotyöt VE 1:n toteuttamiseen?

Kallis siltaraitiotieyhteys lisää myös paineita kaavoittaa Laajasalon luontoalueita aina vain enemmän rakentamiseen, jolloin Laajasalolle ominainen luonto katoaisi, eikä myöskään suunnitelluille suojelualueille jäisi riittävästi suojavyöhykkeitä.

### **Vaikutukset virkistäytymiseen**

Tervasaari on kantakaupungin asukkaille erittäin tärkeä virkistysalue, jonka virkistysarvot VE 1 tärvelisi. Liikenneväylän reunamaaksi muuttuva Tervasaari ei olisi enää rauhallinen, saasteeton ja luontoelämyksiä tarjoava paikka. Lisäksi VE 1:n haitat Kruunuvuorenselän kilpapurjehdukseen ja harjoitustoimintaan ovat merkittäviä YVA-selostuksenkin mukaan.

### **Vaikutukset maisemakuvaan**

YVA-selostuksessa on aiheellisesti nostettu esiin siltojen (VE 1) erittäin merkittävät moninaiset vaikutukset maisemakuvaan.

### **Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön**

VE 1:n mukainen läpikulkuliikenteen lisääntyminen aiheuttaisi suuria ongelmia Kruununhaassa.

### **Riskien hallinta**

VE 1:llä voi olla huomattavia riskejä, jotka liittyvät niin ympäristöön, tekniseen toteutukseen ja ylläpitoon kuin talouteenkin. Lisäksi jatkoyhteys Sompasaaresta Kruununhakaan on mahdollista rakentaa täysin toimivaksi vain vaihtoehdossa, jossa energiantuotanto Hanasaaren B-voimalaitoksessa on lopetettu ja Vuosaassa toimii uusi monipolttoainevoimalaitos.

### **Käytetyistä menetelmistä**

YVA:ssa Kruunuvuorenrannan tulevien asukkaiden liikkumisen on oletettu ilmeisesti suuntautuvan pääsääntöisesti länteen/keskustaan. Helsy pitää täysin mahdollisena, että työmatkaliikenne samoin kuin ostosmatkat ym. voivat kuitenkin suuntautua vähintään yhtä suuressa tai suuremmassa määrin pohjoiseen ja itään. Tällöin tarvitaan VE 1:n sijasta hyvä syöttöliikenne Herttoniemeen, jossa matkustajat vaihtavat metroon ja/tai pohjoiseen menevään, mahdolliseen tulevaan raidejokeriin. Itse asiassa YVA-selostuksen sivulla 86 todetaan, että VE



1 vähentäisi vain hieman joukkoliikennematkoja Herttoniemen alueella.

### **Muuta**

Luonnonsuojelualueiden ja arvokkaiden luontokohteiden osalta YVA-selostuksessa on jäänyt mainitsematta Borgströminmäen jalopuumetsikkö.

Helsingissä 27.6.2014

Helsingin luonnonsuojeluyhdistyksen puolesta,

Jarmo Nieminen  
Puheenjohtaja

Johanna Kare-Haavisto  
Järjestösihteeri

f.02.00

6

Uudenmaan ELY - keskus  
ELY - centralen i Nyland

27-06-2014

YVA: PELKKILAN GAS

UUDELY/50/07.04/2010

Suomen Moottoriveneklubi ry

**Lausunto Laajasalon raideliikenteen  
ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

26.6.2014

Suomen Moottoriveneklubi ry  
Finlands Motorbåtsklubb rf

## **VENEKLUBI OSA KAUPUNKILAISTEN VAPAA-AIKAA**

Suomen Moottoriveneklubi ry on yksi Suomen vanhimmista ja suurimmista veneilykerhoista. Klubilla on ollut satama Helsingin Pohjoisrannassa vuodesta 1930. Näin klubi on ollut luomassa viihtyisyyttä ja harrastusmahdollisuuksia kaupunkilaisille kahdeksan vuosikymmenen ajan.

Klubin jäsenmäärä lähentelee nykyään 900 ja veneitä kotisatamissa on noin 300. Purjeveneiden osuus on jo yli 30 prosenttia kaikista veneistä.

Viime vuosina on panostettu erityisesti kotisatamien toimintaan ja viihtyvyyteen. Helsingin Pohjoisrantaan on luotu yhteistyössä kaupungin kanssa hyvä ja toimiva veneilytukikohta kaikkiaan 115 veneelle. Satama on korkeatasoinen ja varustettu muun muassa klubin omalla septityhjennysasemalla. Suojaisessa satamassa viihtyvät sekä moottoriveneilijät että purjehtijat.

Pohjoisrannan sataman rakennukset ovat klubin omaisuutta ja laituri paikkoja ylläpidetään yhteistyössä Liikuntaviraston kanssa. Klubillamme ja Helsingin kaupungilla on alueesta voimassa oleva vuokrasopimus.

Klubimme on voimakkaasti kehittymässä. Visiomme mukaan olemme valistuneen veneilijän ja veneilyn asialla. Tehtävämme on veneilytaitojen ja -kulttuurin kehittäminen. Tarjoamme myös jatkossa entistäkin laadukkaampia palveluita matkaveneilijöille. Tämä merkitsee harrastusfoorumia, joka tarjoaa koko perheelle yhteisen kiinnostuksen kohteen. Olemme siis voimalla mukana kaupunkilaisten vapaa-ajan toimien kehittämisessä.

## **SILTARATKAISUN VAIKUTUKSET KLUBIN TOIMINTAAN**

Laajasalon ja Kruununhaan välisen raitiotieyhteyden toteuttamisella olisi pysyvät vaikutukset Suomen Moottoriveneklubin toimintaan, koska VE 1:ssä siltayhteyden läntinen pää sijoittuisi sisälle Pohjoisrannan satama-alueellemme. Ko. vaihtoehto sulkisi jo rakennusaikanaan nykyisen sataman toiminnan kokonaan.

Sillan valmistuttua satama pitäisi siirtää uuteen paikkaan. Ja tällöinkin sataman käyttö ja venepaikkarakenne muuttuisi ratkaisevasti. Raitiovaunusillan rakentaminen sulkisi käytännössä satamamme laiturit kaikilta purjeveneiltä ja kookkaimmilta moottoriveneiltä. Kulku kerhon alueelle vaikeutuisi Pohjoisrannan ja Tervasaarenkankaan risteyksestä. Klubin vähäiset parkkipaikat vähenisivät edelleen tai ne menetettäisiin kokonaan. Veneilyn harrastaminen ja satamassa toimiminen sillan alla ja sen välittömässä läheisyydessä ei lisää klubilaisten viihtyvyyttä eikä turvallisuutta.

Toimintamme pitkäaikainen kehittäminen vaarantuu ja vaikeutuu hankkeen myötä. Kolmannes kaikista venepaikoistamme poistuisi käytöstä rakennusajaksi. Ja jatkossakin kolmannes



**Suomen Moottoriveneklubi ry  
Finlands Motorbåtsklubb rf**

nykyisistä Pohjoisrannan venepaikoista jäisi käyttämättä. Tämä tekee sataman kehittämisen, jäsenistömäärän kasvattamisen tai jopa säilyttämisen mahdottomaksi.

Siltaratkaisu merkitsisi klubillemme merkittäviä rahallisia menetyksiä sekä jäsenmaksu- ja venepaikkamaksuissa. Samoin sataman väliaikaisratkaisut ja siirrot tuovat merkittäviä lisäkustannuksia klubille. Tämän vaikutus voisi olla kohtalokas koko klubin toiminnalle jatkossa Pohjoisrannassa.



## **LAAJASALON JA KRUUNUNHAAN VÄLISEN RAIDEYHTEYDEN VAIHTOEHDOT**

Suomen Moottoriveneklubi pitää äärimmäisen tärkeänä, että kaikki mahdolliset Kruunuvuorenrannan ja Laajasalon tulevia liikennetarpeita palvelevat vaihtoehdot tulisi tutkia ympäristövaikutusten arvioinnissa.

Erityisesti painotamme seuraavien vaihtoehtojen lähempää tutkintaa:

***VE 0: Liikenne hoidetaan olemassa olevalla metrolla ja Kaupunki laatii toimivan ja tehokkaan ratkaisun syöttöliikenteen järjestämiseksi Laajasalosta Herttoniemen Metroasemalle korvaamaan suunniteltu siltayhteys.***

***VE 1: Kaupunki laatii uuden sillan linjauksen siten, että Korkeasaaresta tuleva yhteys jatkuu suorassa linjassa Nihdin yli ja sitten Sompasaarenaltaan yli kohti Merihakaa tai vaihtoehtoisesti pitkin Hanasaarenkatua kohti Sörnäisten rantatietä ja Hakaniemeä, josta on väljemmät yhteydet edelleen keskusta. Tämä siltalinjaus rajoittaisi vain vähäisessä määrin Sompasaarenaltaan veneilyä mahdollistaen esteettömän veneilyn jatkumisen sekä Pohjoisrannan että Siltasaaren suuntaan.***

## **VAIHTOEHDOT VALINKAUHASSA**

Toteutettavaa ratkaisua pohdittaessa tulee ympäristövaikutuksia pohtia laajasti ja ottaa kaikki merkitykselliset näkökohdat huomioon.

**Kaupunkikuva ja kulttuuriperintö.** Veneily on kuulunut Helsingin kaupunkikuvaan sen perustamisesta lähtien. Samoin satamat ovat elävöittäneet rantoja ja tuottaneet harrasteympäristöjä kaupunkilaisille, samoin kuin lähiympäristö asukkaille.

Erityisesti Pohjoisrannalla on historiallinen aseman veneilyharrastuksen ydinalueena. Tämä on jopa eurooppalaisittain harvinaista ja on sinällensä jo säilytettävää kulttuuriperintöä.

Paitsi veneilyn osalta on aikanaan toteutettavaa ratkaisua punnittava myös merellisen maiseman muutosten näkökulmasta. Sillat toisivat merkittäviä pysyviä muutoksia kaupunkiprofiiliin ja koko merellisen Helsingin olemukseen.

**Helsingiläisten viihtyvyys.** Veneily ja merellinen ympäristö on ollut aina osa helsingiläisten arkea ja vapaa-aikaa. Merellisyyttä pitäisi vaalia. Samoin vaikutukset harrasteympäristöön ja rantojen virkistysarvoon pitää ottaa huomioon. Toteutettavan ratkaisun pitää tukea veneilyharrastuksen kehittymistä. Veneilyväylät ja -reitit tulisi säilyttää esteettöminä.

**Yhdyskuntarakenteet.** Toteutettavan ratkaisun osalta on myös tarkasteltava sen sopivuutta muuhun yhteiskuntarakenteeseen, kuten rannan muuhun käyttöön tai alueiden liikenneratkaisuihin. Uusien liikenneratkaisujen tulee kustannustehokkaasti tukea ja tehostaa nykyisiä liikennejärjestelmiä.

Suomen Moottoriveneklubi ry  
Finlands Motorbåtsklubb rf

**Meriluonto.** Helsingin edustan merellinen ympäristö on ainutlaatuinen. Ranta-alueilla on muiden muassa linnustoltaan rikkaita suojelualueita. Alueelle laskeviin jokiin on myös rakennettu kalojen vaellusreittejä ja pyritty näin elvyttämään mm. meritaimenkantaa. Etenkin siitojen vaikutukset herkkien alueiden vesivirtauksiin on tutkittava. Samoin rakennusaikaisten ruoppaus- ja täyttötöiden vaikutukset meriekosysteemiin on selvitettävä.

**Vesialueiden ja ranta-alueiden käyttöarvo.** Vesi- ja ranta-alueiden käyttöä arvottavat paljolti niiden esteettömät kulkuyhteydet vesiteitse. Sillat alentaisivat merkittävästi sen mantereenpuolelle jäävien alueiden käyttö- ja viihtyisyysarvoa.

On hyvä myös nähdä veneilykaluston kehitys: Venekoot suurenevat ja purjevereiden määrä kasvaa.

**Ilmasto-olosuhteet ja turvallisuus.** Helsinki on ilmastollisesti liikenneratkaisujen kannalta erittäin vaativa. Ratkaisuja punnittaessa on syytä ottaa huomioon myös talviolosuhteiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen samoin kuin pelastustoimeen.

#### **LAAJA VENEILYN JA MERENKULUN ASIAANTUNTEMUS MUKAAN VALMISTELUUN**

Suomen Moottoriveneklubi on valmis olemaan tiiviisti mukana Laajasalon raideliikenteen suunnittelun ja prosessin eri vaiheissa. Olemme valmiit jatkossakin selvittämään hankkeen vaikutuksia klubimme toimintaan. Samalla haluamme aikaisessa vaiheessa olla kehittämässä mahdollisia ratkaisuja, joilla haitat torjutaan.

Esitämme myös riippumattoman veneilyalan asiantuntijaverkoston perustamista hankkeen muun suunnittelun tueksi. Mukaan kutsuttaisiin veneilyjärjestöt, veneilyseurat, ammattimerenkulun edustajat, Meripelastusseura ja kaupungin pelastuslaitos.

Helsingissä 26.6.2014

Kommodori Merja Vuori, Suomen Moottoriveneklubi ry



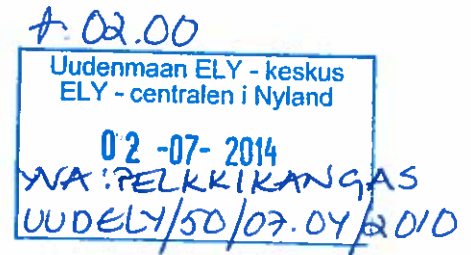
7

Katajanokkaseura ry  
Skatuddssälskapet fr

2.7.2014

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus,  
Asemapäällikönkatu 14,  
00520 Helsinki

[kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi](mailto:kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi)



### **Katajanokkaseura ry:n mielipide Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.**

Katajanokkaseura ry esittää seuraavia Katajanokan alueeseen keskittyviä näkökohtia Helsingin keskustan ja Laajasalon välille kaavaillun raideliikenteen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista.

Helsingin keskustan ja Laajasalon välille kaavailuista vaihtoehtoista Katajanokan kautta on suunniteltu metrovaihtoehdot VE 3-5 ja vesiliikennevaihtoehto VE 6.

Metroyhteys avaisi yhteyksiä Katajanokalta itään ja länteen, mitä Katajanokkaseura pitää hyvänä asiana. Tosin metrovaihtoehdot edellyttävät työtunneleita ja louhinta aiheuttaisi raskasta autoliikennettä Katajanokan ajoittain tukkoisilla ulos- ja sisään tuloväylillä. Ympäristöselvityksen mukaan metrolinjalle tarvittaisiin pystykuilu Katajanokalle, lähelle betonitunnelin alkua, todennäköisesti Katajanokan kärkeen, mikä saattaa supistaa Laivastopuistoa ja pallokenttää.

Ympäristöselvityksen VE 6:ssa vesiliikenneyhteys Kruunuvuorenranta–Keskusta on suunniteltu bussilauttana Laajasalon ja Katajanokan - kantakaupungin välillä. Lautalle voisi mennä myös kävellen tai pyörällä. Katajanokan kärkeen tulisi bussien pysähdys- ja odotuspaikat. Liikenne-ennusteen mukaan lauttaa käyttäisi noin 8 800 matkustajaa vuorokaudessa ja kokonaismatka-aika Helsingin keskustaan olisi noin 37 minuuttia.

Vesiliikennevaihtoehdolla VE 6:lla on haitallisia ympäristövaikutuksia Katajanokan ja erityisesti kärjen asuntoalueelle. Se tuo lisää bussiliikennettä reitille, joka ruuhkautuu jo nyt pahoin Viking Linen Tallinnan ja Tukholman laivojen käyntiaikoina. Sujuva bussiliikenne ei näinä aikoina onnistu. Kuten ympäristöselvityskin toteaa, bussiliikenne ja sen mahdollinen ruuhkautuminen aiheuttaa melua ja päästöjä ja heikentää viihtyvyyttä. Uusi yhteys tosin mahdollistaisi Laajasalon virkistysalueet katajanokkalaisten käyttöön nykyistä paremmin, mutta ei parantaisi Katajanokan asukkaiden joukkoliikenneyhteyksiä keskustan suuntaan.

Bussilautan muut pääteasemat Hakaniemi, Halkolaituri ja Kauppatori aiheuttaisivat vähemmän haittoja ympäristön asutukselle eivätkä ruuhkautuisi kuten Katajanokan "pussinperällä". Bussilautan muita päätepestevaihtoehtoja tulisikin jatkossa selvittää.

Katajanokkaseura ry – Skatuddssällskapet ry. esittää, että Katajanokan kautta kulkevasta vesiliikennevaihtoehdosta luovuttaisiin. Kauttakululiikenne toisi alueelle liikenne- ja ympäristöhaittoja ilman vastaavia liikennehyötyjä.

Helsingissä 2.7.2014

Katajanokkaseura ry – Skatuddssällskapet rf

Tuula Palaste-Eerola  
puheenjohtaja

Helena Alkula  
sihteeri



A.02.00

Uudenmaan ELY - keskus  
ELY - centralen i Nyland

03 -07- 2014

YVA: PEUKKIKANGAS  
UUELY/50/07.04/2010

8

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Asta Lieskivi-Haaviso

Viite: Lausuntopyyntö UUELY/50/07.04/2010

Asia: Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n lausunto Helsingin kaupungin Laajasalon raideliikennehankkeen YVA-ohjelmasta.

Suomen Purjehdus ja Veneily ry myötäilee paikallisten veneilyseurojen kannanottoja ko. hankkeeseen ja korostaa lähinnä seuraavia seikkoja:

Suora joukkoliikenneyhteys keskustasta Kruunuvuorenrantaan siltayhteydellä ei ole kannatettava järjestely. Suunnitellun Kruunuvuorenselän sillan pohjoisen puoleiselle merialueelle jää mm. useita venekerhojen ja kaupungin ylläpitämiä venesatamia, vesibussien kotisatama sekä venetelakoita. Satamien venekannasta osa on purjeventeitä, jotka eivät mahtuisi nyt suunniteltujen siltien alitse. Sillat hankaloittaisivat niin ikään isojen purjealusten risteilytoimintaa. Joukkoliikennesillat tulisi ratkaista siten, että ne vaikeuttaisivat mahdollisimman vähän veneilyä.

Kruunuvuorenselän alueella jo olevat/sinne suunnitellut veneilyä palvelevat venepaikka-, talvitelakointi- ja veneilyyn liittyvät huolto- ja tarvikemyyntipalvelut ovat seudullisesti tärkeitä.

Eryteisesti huomioitavaa on kaupungin imago ja kaupunkikuva merellisenä asuinpaikkana. Rannikon, saariston, merellisen luonnon ja vesilläliikkumisen mahdollistaminen vapaa-ajan harrastuksena on kaupungin vahva vetovoimatekijä, jonka hyödyntäminen tulee ymmärtää ja huomioida päätöksenteossa.

Henkilöliikenne keskustaan voitaisiin hoitaa kansainvälisen mallin mukaan erilaisin vesikulkuneuvoratkaisuin (vesibussit, lautat yms.). Tällä ratkaisulla olisi myös turismin kannalta positiivisia vaikutuksia.

Mikäli silta kuitenkin rakennettaisiin pidämme erittäin tärkeänä, että sen alituskorkeus olisi vähintään 20m tai silta rakennetaan avattavana. Suuret purjelaivat, joita Helsingissä on kiitettävän monta ja joiden merkitys kaupunkikuvan luomisessa on merkittävä, vaatisivat 30m alikulukorkeuden voidakseen hyödyntää Kruunuvuorenselkää purjehduksiin kovemmalla keilillä, jolloin aallonmuodostus estää purjehdukset Helsingin edustalla. Näin korkeaa siltaa ei kuitenkaan taloudellisesti olisi järkevää rakentaa ja hyvä vaihtoehto olisi kannattamamme vesiliikenteen keinoin järjestetty kulku tai mainittu avattava silta.

Espoossa 2.7.2014

Suomen Purjehdus ja Veneily ry

Harri Sane  
hallituksen jäsen  
veneilytoimikunnan puheenjohtaja

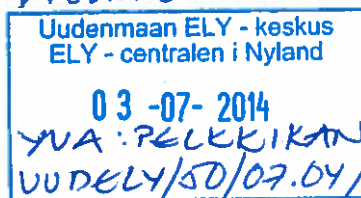
Lisätietoja: Mirja Rosenberg – mirja.rosenberg@spv.fi

Suomen Purjehdus ja veneily on suomalaisten veneilyseurojen etujärjestö. Liitto huolehtii veneilyurheilun harjoittamis- ja kehittämisedellytyksistä Suomessa sekä osallistuu lajin kehittämiseen kansainvälisesti. Liitto tukee seuroja ja luokkaliittoja, jotka tuottavat laadukkaita palveluja veneilyn ja yhteiskunnan hyväksi. Jäsenseuroja liitossa on reilut 330, luokkaliittoja 42 ja henkilöjäseniä seuroissa noin 60 000.



Uudenmaan elinkeino-, liikenne-  
ja ympäristökeskus  
Asemapäällikönkatu 14  
00520 Helsinki

A: 02.00



9

Helsinki 3.7.2014

## LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, LAAJASALON RAIDELIIKENTEN VAIHTOEHDOT

### 1. YLEISTÄ

Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdoista on annettu ympäristövaikutusten arviointiselostus (Helsingin kaupunginsuunnitteluviraston julkaisu 2014:2) ("YVA -selostus"), jonka tarkoituksena on ollut selvittää ennen uusien joukkoliikenneyhteyksien toteuttamispäätöstä tarkasteluun otettujen vaihtoehtojen ympäristövaikutukset ja liikenteellinen toimivuus osana liikennejärjestelmää. Hankkeen tavoitteena on järjestää Laajasalon/Kruunuvuoren tulevat joukkoliikenneyhteydet liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla niin, että toteutus on linjassa voimassa olevien oikeusvaikutteisten yleispiirteisten kaavojen kanssa ja teknisesti toteutettavissa aiheuttamatta erittäin merkittäviä haitallisia vaikutuksia.

YVA -selostukseen on pyydetty kannanottoja 3.7.2014 mennessä.

Haluamme esittää seuraavat huomautukset YVA -selostuksen johdosta ja pyydämme, että näkökantamme huomioidaan arvioitaessa YVA -selostusta ja sen riittävyttä suhteessa suunniteltuun hankkeeseen.

Toteamme, että vaikka yhteysviranomainen on lausunnossaan 3.12.2010 (UUDELY/50/07.04/2010) arviointiohjelmasta katsonut (s. 9), että esitetyt vaihtoehdot ovat riittävät ja vaihtoehtojen asettelu täyttää YVA -lainsäädännön vähimmäisvaatimukset ko. kohdassa mainituin täydennysohjeineen (joita YVA -selostuksessa on noudatettu) ei YVA -selostus alempana esitetyin perusteluin ole riittävän laaja ottaen huomioon (i) asian merkittävyys, (ii) selvästi tai ainakin oletettavasti teknisesti toteuttamiskelpoisten ympäristön kannalta vähemmän merkittävien vaihtoehtojen puutteellinen tai puuttuva käsittely sekä (iii) kaupungin omat viimeaikaiset päätökset, jotka olennaisesti vaikuttavat hankkeen perusoletuksiin.

### 2. HUOMAUTUKSET

#### 2.1 Vaihtoehtojen kartoitus

Katsomme, että YVA -selostus on puutteellinen, koska siitä ei riittävässä määrin selviä mitä kaikkia vaihtoehtoja on arvioitu ja millä perusteilla näistä vaihtoehdoista on luovuttu.

Asiaan kiinnitettiin huomiota jo arviointiohjelmaa käsiteltäessä, joka seurauksena YVA -selostus nyt kattaa sekä vesiliikenne-, köysirata- ja autosiltavaihtoehdot (VE 6, VE 7 ja VE 8). Lisäksi aiemmin hylätyt vaihtoehdot (kuten metron haaroittaminen Laajasalon suuntaan) on käsitelty lyhyesti.

Sen sijaan YVA -selostuksessa ei oteta kantaa siihen mitä muita vaihtoehtoja on kartoitettu. Kaupungin edustajien kanssa käytyjen vapaamuotoisten keskusteluiden perusteella tiedetään, että huomattava määrä muitakin vaihtoehtoja on ollut käsiteltävänä. On myös ollut täysin ennakoitavissa, että näin suuret infrastruktuuri-hankkeet herättävät paljon keskustelua ja mielipiteenvaihtoa kaupungin jäsenten piirissä. Olisi sen vuoksi ensiarvoisen tärkeää avoimen päätöksenteon kannalta, että kaikki tutkitut vaihtoehdot esiteltäisiin ainakin yleisellä tasolla ja kerrottaisiin, millä perusteella hankkeet eivät ole edenneet ja mistä näistä vaihtoehdoista saadaan tarkempaa tietoa.

Esimerkkinä voidaan mainita VE 6 - metro kalliotunnelissa, jonka osalta YVA -selostuksen sivulla 13 todetaan, että ”tavoitteena on ollut löytää mahdollisimman lyhyt kokoaan kalliotunneliin sijoittuva metroyhteys Laajasaloon”. Jo kaupungin omassa esityksessä vuodelta 2008 on todettu, että ko. hanke on teknisesti erittäin vaativa ja kustannuksiltaan selvästi kallein vaihtoehto. Lukijalle jää kuitenkin täysin epäselväksi mitä muita metrovaihtoehtoja on kartoitettu VE 3 ja VE 4 vaihtoehtojen lisäksi. Onko esim. selvitetty kalliometroa, joka olisi kulkenut hieman pitemmän reitin esim. Korkeasaaren ja Kulosaaren alta Laajasaloon? Minkälaiset kallioolosuhteet noilla alueilla vallitsevat ja millaisin kustannuksin ko. ratkaisu voitaisiin toteuttaa?

Vastaavasti raitiotie- ja kevytliikenneyhteyttä joka hyödyntäisi olemassa olevia liikenne- ja voimajohtolinjauksia ei ole käsitelty millään tavoin. Tällainen linjaus voisi kulkea Kalasatamasta Mustikkamaalle ja sieltä Kulosaaren kautta Meri-Herttoniemeen ja sieltä edelleen Laajasaloon. Kuitenkin tällaisen reitin ympäristövaikutukset saattaisivat olla huomattavasti pienemmät kuin ehdotetun siltavaihtoehdon. Myöskään raideliikennevaihtoehtoa, joka liittäisi Laajasalon mahdolliseen Raide-Jokeriin ja mahdollistaisi raidelinjauksen Viikistä Koskelan raitovaunuhallien kautta raideverkkoon ei ole käsitelty millään tavoin. Emme väitä, että mainitut esimerkit olisivat välttämättä toteuttamiskelpoisia mutta katsomme, että asian laajuus ja siihen kohdistuva huomattava mielenkiinto sekä merkittävät ympäristö- ja kulttuuriarvot edellyttäisivät seikkaperäisempää analyysia kaikista mahdollisista vaihtoehdoista.

## 2.2 Liikenne-ennusteet

YVA -selvitys perustuu oletettuun väestömäärään ja liikenne-ennusteisiin vuonna 2035. Kaupungin järjestämien keskustelutilaisuuksien yhteydessä on käynyt selväksi, että liikenne-ennusteet perustuvat kaupungin omiin mallinnuksiin, jotka ovat osoittautuneet toimiviksi ainakin n. 30 vuoden ajan. Helsingin väkiluku on ko. 30 vuoden aikana kasvanut n. 150.000 hengellä, valtaosin metron ja raideliikenteen

varten keskittyneen lisärakentamisen muodostamille asuinalueille. Länsi- ja Pohjois-Helsingissä ennusteisiin ovat olettavasti vaikuttaneet myös Espoon ja Vantaan kasvaneet asukasmäärät.

YVA -selostus viittaa myös uuteen yleiskaavaan, jonka valmisteleminen on aloitettu ns. Visio 2050 pohjalta. Tuon Visio 2050 mukaan Helsingissä olisi vuonna 2050 (siis 15 vuotta YVA -selostuksen arviointivuotta myöhemmin) 860.000 asukasta ja 560.000 työpaikkaa, eli n. 260.000 uutta asukasta. Kasvu on siis n. 60 % nopeamaa kuin kuluneena 30 vuoden jaksona.

Arvioitaessa liikennemääriä ei myöskään ole otettu mitään kantaa siihen, mihin uudet työpaikat syntyvät. Toisaalta todetaan, että Kalasatamaan muodostuu jopa tuhansien ihmisten työpaikka, mikä on kaavoituksenkin lähtökohdaksi. (Tässä yhteydessä voi todeta, että kaupungin valitsema vaihtochto VE 1 ei olennaisesti helpota Laajasalolaisten pääsyä Kalasataman työpaikkakeskittymään, koska kävelymatka raitiopysäkillä olisi lähes kilometri, eli noin ajassa n. 12 minuuttia reippaasti kävellen).

Todettakoon myös, että YVA -selostuksessa mainitaan (s.84), että Laajasalon aamuhuipputunnin joukkoliikennematkat suuntautuvat valtaosin keskustan suuntaan. Käsityksemme on, että Laajasalon nykyisistä työmatkoista vain 20 % suuntautuisi keskustaan.

Pidämme selvänä, että kaupungin käyttämät historialliset liikenne-ennusteet, jotka sinänsä ovat olleet ansiokkaita, ovat perustuneet keskustan vetovoimaan työpaikkojen kasvun moottorina. Tätä ovat osaltaan tukeneet suuret keskustaan ja kantakaupungin rakennusprojektit kuten Kamppi, Ruoholahti ja Töölönlahden alue. On kuitenkin todettava, että keskusta ja kantakaupunki on nyt rakennettu täyteen, joten uusia merkittäviä työpaikkakeskittymiä keskustaan ja kantakaupunkiin ei ole näköpiirissä. Nyt keskustan vanhat toimistotalot muutetaan asunnoiksi, hoivakodeiksi ja hotelleiksi. Jätkäsaari ja tulevaisuudessa Hernesaari muodostuvat pääasiallisesti asuinalueiksi, eikä niistä tule edes työpaikka-omavaraisia.

Näin ollen on sängen perusteltua kysyä antavatko nykyiset liikenne- ja työpaikkaennusteet ja niiden pohjana olevat mallit ylimalkaan oikean lähtökohdan arvioida vuoden 2035 liikennevirtoja. Mielestämme tähän seikkaan on kiinnitettävä aivan erityistä huomiota, jotta ei päädytä erittäin kalliiseen ja ympäristöllisesti erittäin merkittävään hankkeeseen puutteellisin ennustein.

### 2.3 Kaupungin viimeaikaiset päätökset suhteessa YVA -selostukseen

YVA -selostus perustuu oletamaan, että Linnanrakentajantien tunneli rakennetaan. Kaupunki on kuitenkin syksyllä 2013 päättänyt, että ko. hanketta ei viedä eteenpäin.

Kaupunki on myös keuhällä 2014 päättänyt, että Kivinokka säilyy nykyisen muotoisena virkistysalueena ilman minkäänlaista uudisrakentamista.

Mielestämme YVA -selostusta käsiteltäessä ainakin yhteysviranomaisen pitäisi kiinnittää huomiota kaupungin päätöksenteon ristiriitaisuuteen. Vaikuttaa siltä, että selvästikään valmiutta aitoon päätöksentekoon ei vielä ole poliittisella tasolla olemassa. Linnanrakentajantien tunnelin rakentamatta jättäminen saattaa johtaa merkittäviin liikenneongelmiin juuri siellä, missä uusia työpaikkoja syntyy (Herttoniemen teollisuusalueen uudet työpaikat, Itäkeskuksen uudet työpaikat). Tämä myös vahvasti indikoi sitä, että Kruunuvuoren liikenne- ja ratkaisuiden osalta ollaan ajautumassa tilanteeseen, jossa kaupungin valitsema vaihtoehto VE 1 on avattava myös henkilöautoliikenteelle. Kaupungin pitäisi avoimesti kertoa, että itse asiassa Kruunusillat tarkoittavat vaihtoehtoa VE 8, jonka liikennevaikutusten todetaan YVA -selostuksessakin olevan hyvin kielteiset.

Kivinokkaa koskeva päätös, jota emme sinänsä halua kritisoida, asettaa kansalaisten yhdenvertaisuuden varsiin erikoiseen valoon, mikäli siltahanke toteutettaisiin. Kivinokan kesäasukkaat saavat hyödyntää aluetta, mutta Kruunuvuorenselän virkistysarvoista nauttiville ei anneta samaa mahdollisuutta. Miksi ei hyödynnetä olemassa olevaa metroverkkoa ja rakennetta – valtakunnan, alueellisten ja yleiskaavojen tavoitteiden mukaisesti lähelle ko. raideyhteyttä, vaan ollaan luomassa uutta raideliikennejärjestelmää, joka loukkaa erittäin merkittävällä tavalla suuren kansalaisjoukon – tuhansien helsinkiläisen - vapaa-ajanharrastuksia ja viihtyvyyttä. Myös sillan kokonaiskustannukset suhteessa Kruunuvuoreen muuttavien asukkaineen lukumäärään merkitsisi varmasti historiallisestikin erittäin merkittävää infrastruktuuri-subventiota näille asukkaille.

## 2.4 Esitettyjen vaihtoehtojen objektiivinen esittely

Laajasalon liikennevaihtoehtojen arviointi ei näkemyksemme mukaan ole tapahtunut tasapuolisesti tai objektiivisesti. Selostuksessa arvioidaan yhdeksää eri vaihtoehtoa ja niiden ympäristövaikutuksia. Vaihtoehdot kuvaillaan tavalla, joka vaikuttaa epätasapuoliselta. YVA -selostuksen tulee olla neutraali ja siinä on objektiivisesti otettava kantaa hankkeen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksiin. Tämä ei kuitenkaan toteudu selostuksessa, sillä tiettyjä vaihtoehtoja, esimerkiksi siltavaihtoehtoja, kuvaillaan positiivisemmin kuin muita vartenotettavia vaihtoehtoja. Näkemyksemme mukaan tämän kaltainen selostus tulee olla vapaa liiallisilta adjektiiveilta.

Esimerkkinä voidaan mainita kaupungin valitseman VE 1 esittelyssä käytetyt seuraavat ilmaisut:

*”Liisankadun nykyisillä palveluilla on paremmat edellytykset säilyä ja kehittyä kadun vilkkaamman joukko- ja kevyen liikenteen johdosta.”*

*”Pohjoisrannan meritäytöt mahdollistavat satamapalveluiden ja ajoneuvopaikoituksen kehittämisen sekä laajemmat virkistysalueet. Alueesta muodostuu empire-keskustan urbaani portti.”*

*"Mustikkamaan, Korkeasaaren, Kruunuvuoren ja Laajasalon laajojen virkistysalueiden käyttö lisääntyy ja monipuolistuu. Helsingipuistosta muodostuu kokonaisvaltainen ja ainutlaatuinen kaupunkivirkistystyksen kokonaisuus, jossa yhdistyy Vanhankaupunginlahden ja Kruunuvuorenselän alueet."*

Kuitenkin on jokaiselle kriittiselle lukijalle täysin selvää, että Liisankadun liikennekapasiteetti on jo nyt aivan ääri rajoilla ja se on palveluiden osalta jo nyt erinomaisten liikenneyhteyksien päässä. Ei ole uskottavaa, että Kruunuvuoren ja Laajasalon uudet asukkaat muuttaisivat keskustakaupan trendejä ja markkinatalouden lainalaisuuksia. Kyllä nämä asiat ratkeavat kaikkien 600.000 kaupunkilaisen käyttäytymismallien perusteella.

Empire-keskustan urbaani portti; tähän ilmaisuun ja sen sisältämään ristiriitaan voisi suhtautua hyväntahtoisen huvittuneesti, ellei kyse olisi niin vakavasta asiasta.

Sama koskee viittausta erityisesti Mustikkamaahan ja Helsingipuistoon. Kiistaton tosiasia on, että sillasta tulee sinänsä hyvästä suunnittelusta huolimatta erittäin raskas ja dominoiva monumentti, joka tukahduttaa Mustikkamaan ainutlaatuisen pienimuotoisen ilmeen ja avoimet uimarantanäkymät yli Kruunuvuorenselän. Tämä heikentäisi olennaisesti Mustikkamaan virkistyskäyttöä.

Helsingipuistoon liittyvien, kaupungin omienkin, selvitysten mukaan rantojen merkitys kaupunkilaisille on erittäin suuri. Visio 2050 sekä Viher- ja virkistysalueiden strategisessa kehityskuvassa (VISTRA) todetaan tältä osin mm.

*"...Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, hulevesien hallinta sekä rantojen, saariston ja merialueen kehittäminen ovat osa Helsingin ominaispiirteiden vahvistamista ja myös tärkeitä tavoitteita VISTRA-työssä. (s. 7)"*

*"Helsingin kaupunginmuseo järjesti nettipohjaisen kyselyn helsinkiläisten lempipaikoista vuonna 2013. Tuhannen perustellun vastauksen joukosta lempipaikoiksi nousivat merellinen Helsinki sekä useat kaupungin historialliset miljööt kuten Suomenlinna, Kaivopuisto, Tähtitorninmäki, Kaisaniemi, Hakaniemen tori ja halli, Kauppatori, Esplanadi, Bulevardi, Pohjoisranta ja Senaatintori ympäristöineen... Kokonaisuudessaan kaupungin keskustan puistot, torit, hautausmaat ja rannat koetaan erityisen tärkeiksi paikoiksi. Myös suuri määrä sisätiloja mainittiin lempipaikkoina. Mielipaikat levittäytyvät koko rantaviivan pituudelle aina Munkkiniemestä Vuosaareen. Saarista lempipaikkoina näyttäytyvät Suomenlinnan, Korkeasaaren, Seurasaaren ja Pihlajasaaren ohella myös monet pienemmät saaret. Avomerelle aukeavat näköalapaikat, rantakalliot, rantatiet, rantakahvilat, mattolaiturit ja uimarannat saivat lukuisia mainintoja. Esikaupunkialueilla merenrantojen ohella lempipaikkoja ovat näköalukalliot, ..., Mustikkamaa..., Kruunuvuoren huvila-alue..." (s. 29)*

*"Vesimaisema on tärkeä osa Helsingin identiteettiä. Se sekä tarjoaa moniaistisia elämyksiä että toimii monimuotoisena elinympäristönä." (s.64)*

Lisäksi Helsingin kaupungin Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että:

*"Helsingipuiston maisemallisena ja sisällöllisenä ytimenä on vesialueiden muodostamien maisematilojen jatkumo: Vantaanjoki, Vanhankaupunginselkä, Kruunuvuorenselkä ja eteläosissa ulkosaaristoon ja avomerelle avautuva merialue.*



*Kruunuvuorenselkä on saarien ja mantereen rajaama selkävesi, jonka länsirannan maisemia Helsingin keskustan rakennukset hallitsevat. Saaristo edustaa puiston merellisintä luontoa.*<sup>1</sup>

Ottaen huomioon nämä kaupungin itsekin havaitsemat kaupunkilaisten keskeiset mieltymykset ja arvot, on hämmästyttävää miten vähän YVA -selostuksen tekstiosassa käsitellään suunnittelun vaihtoehdon maisemaa ja kaikkea ympäristöä dominoivaa vaikutusta. Sivulla 52 on kyllä kuvattu vaikutusalue myös maiseman osalta, mutta mitään analyysia (saati adjektiiveja) siitä, kuinka raskas ja dominoiva ratkaisu on kyseessä, ei mainita. Sivulla 101 – 103 on havainnekuvia suunnittelualueesta. Kuten tiedetään, valokuva ei kerro koko totuutta vaan todellisuudessa ihmissilmä näkisi sillat erittäin dominoivina elementteinä kaupunkikuvassa. Olisi ollut mielenkiintoista nähdä miltä silta näyttäisi sivun 101 maisemakuvassa. Todennäköisesti silta, pyloni ja sen tukijänteen peittäisivät koko Helsingin niemen.

Ylläesitetty osoittaa, että YVA -selostus on hyvin tendenssin-omainen ja selostuksessa otetaan liian voimakkaasti kantaa eri vaihtoehtoihin, mikä voidaan tulkita johdattelevaksi. Lisäksi selostus on ristiriitainen. Esimerkkinä ristiriitaisuuksista voidaan mainita, että vaihtoehdosta VE 5 (Metro Kamppi-Laajasalo; kalliotunneli) kerrotaan, että siihen sisältyy Kruunuvuorenselän kohdalla heikkousvyöhykkeiden vuoksi merkittäviä teknisiä ja taloudellisia riskejä. Lisäksi kerrotaan, että pelastustoimen vaatimukset ja riskien hallinta voivat tuoda huomattavia lisäkustannuksia ratkaisuun. Noin kaksi kilometriä pitkällä meriosuudella ei ole mahdollisuutta järjestää poistumisteitä, ilmanvaihtokuiluja, eikä työtunneleita suoraan pinnalle. Tämä luo negatiivisen kuvan vaihtoehdosta VE 5.

Toisaalta vaihtoehtojen VE 1 (Raitiotie- ja kevytliikenneyhteys silloilla Kruunuhaasta Kruunuvuorenrantaan), VE 2 (Raitio- ja kevytliikenteen betonitunneli- ja siltayhteys Kruunuhaasta Kruunuvuorenrantaan) ja VE 3 (Metro Kamppi-Laajasalo; kallio- ja betonitunneli sekä Kruunuvuorenselän ylittävä silta) osalta ei ole ollenkaan arvioitu kyseistä pelastusongelmaa esimerkiksi syys- ja talvimyrskyjen aikana

Huomautamme myös siitä, että kaikkia vaihtoehtoja ei ole käsitelty riittävän seikkaperäisesti.. Esimerkiksi selvitys vaihtoehdosta VE 6 (Vesiliikenne Kruunuvuorenranta-Keskusta) on erittäin suppeaa. Selostuksessa tulisi selkeämmin tuoda esille, että kyseessä on selvästi edullisin liikennevaihtoehto, jonka ympäristövaikutukset ovat vähäisiä ja joka vähiten muuttaa Helsingin historiallista maisemakuvaa. YVA -selostuksessa ja hankkeessa on aikaisemmin (kuten yllä olevat viittaukset osoittavat) laajalti tuotu esiin sillan luomaa merellistä efektiä. Tätä näkemystä ei tuoda lainkaan esiin vesiliikennevaihtoehdossa. Myös viittaukset mahdollisiin bussiliikenteen ongelmiin välillä Katajanokka – Keskusta ovat hyvin ylimalkaisia ja tarkoitushakuisia. Ei liene vaikea havaita, että bussiliikenteen järjestäminen Katajanokalta Keskustaan on joka tapauksessa huomattavasti ongelmattomampaa kuin raideliikenteen järjestäminen Kruununhaan tai Sörnäisten kautta.

<sup>1</sup> Helsingin kaupungin Kaupunkisuunnitteluvirasto:  
[http://www.ksv.hel.fi/keskustelut/aiheet/unelmiasi\\_helsinkipuisto/mika\\_helsinkipuisto\\_3\\_\(3.7.2014\)](http://www.ksv.hel.fi/keskustelut/aiheet/unelmiasi_helsinkipuisto/mika_helsinkipuisto_3_(3.7.2014))

Haluaisimme myös tuoda esiin sen, että vesiliikenne on erittäin toimiva liikennevaihtoehto, jota on pitkään käytetty muissa suurkaupungeissa, kuten Tukholmassa. Nimenomaan vertailu Tukholmaan olisi ollut perusteltua, koska siellä huomattava määrä joukkoliikenteestä hoidetaan ympärivuotisesti lautta- ja laivaliikenteellä. Tässä yhteydessä olisi voitu myös arvioida minkälaisia, teknisesti innovoivia, mahdollisuuksia bussi-lauttaliikenne voisi tuoda tullessaan. Olisi voitu myös arvioida vaihtoehtoisesti bussi-lauttaterminaalin sijoittamista joko Katajanokan länsiosaan, suunnitellun maauimalan ja maailmanpyörän paikalle tai nykyisen Suomenlinnan lautan yhteyteen, jolloin matkustajamäärät samalla osaltaan elävöittäisivät keskustakortteleita. Lauttayhteyksiä voisi olla useammassa kohtaa Helsingin rannoilla, kuten Katajanokka, Kauppatori, Pohjoisranta ja Hakaniemi.

## 2.5 Muuta kommentoitavaa

Mielestämme myös Suomenlinnaan liittyviä sitoumuksia ja sen merkitystä UNESCO:n maailmanperintökohteena on käsitelty puutteellisesti. Sivulla 52 oleva hahmotelma hankkeen vaikutusalueesta (Kuva 7.2) antaa sen käsityksen, että vain pieni osa Suomenlinnaa olisi hankkeen maisemavaikutusten piirissä. Ymmärrämme, että Suomen valtion ja UNESCO:n välisen sopimuksen teknis-juridisen tulkinnan mukaan silta ei aivan ulottuisi sopimuksessa suojelulle ja valtakunnallisesti arvokkaaksi määritellylle alueelle. Tosiasia kuitenkin on, että sillan dominoiva vaikutus muuttaisi tämänkin alueen luonnetta olennaisesti ja pysyvästi.

Edelleen voidaan todeta, että YVA -selostuksen johtopäätökset siitä milloin jokin vaikutus on merkittävä, erittäin merkittävä tai vailla merkitystä ovat luonnollisesti varsin subjektiivisia kannanottoja. YVA -selostuksessa on vaihtoehdon VE 1 osalta todettu vain merkittäviä haittavaikutuksia. Katsomme, että kaikki identifioidut haittavaikutukset ovat erittäin merkittäviä ja että vaihtoehto VE 1 on siten toteuttamiskelvoton.

## 3. LOPUKSI

Laajasalon liikenne tulisi järjestää niin, että se ei aiheuta liiallisia ympäristö- tai maisemakuvallisia haittoja. YVA -selostuksen tulee olla objektiivinen, eikä siinä tule ottaa liikaa kantaa eri vaihtoehtojen puolesta. Katsomme, että selostuksessa painotetaan liika siltavaihtoehdon hyötyjä, vaikka vaihtoehdolla on monia haittavaikutuksia.

Siltavaihtoehto on yksi kalleimmista liikennevaihtoehtoista ja aiheuttaa pysyvää ympäristö- ja maisemakuvahaittaa. On todettu, että silta aiheuttaisi ympäristöhäiriötä, kuten melua ja ilmanlaadun heikkenemistä, liikenteen lisääntymistä, historiallisen merimaisemakuvan muutosta ja haittavaikutuksia lintujen ja kalojen elinympäristöön. Kruunuvuorenselkä on myös suosittua veneilyaluetta ja vesialueella harjoitetaan myös kansainvälisesti merkittävää kilpaveencyä. Siltahanke tulee heikentämään

purjehdustoimintaa huomattavasti ja lopettamaan kilpurjehduksen Kruunuvuoren selällä.

Silta on myös joustamaton vaihtoehto tulevaisuuden liikennesuunnittelua ajatellen.

Helsingissä, 3. päivänä heinäkuuta 2014

Kulosaarelaiset r.y. – Brändöborna r.f.

  
Satu Väkiparta

Hallituksen puheenjohtaja