



Lausunto YIT Infra Oy:n Kiilan kiertotalouskeskusta koskevan hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (II), kh 28.1.2019

VD/9221/11.00.03.00/2017

Vantaan kaupunki ymmärtää, että yhdyskuntarakenteen tiivistämistä palvelevat hankkeet, jotka vastaavat resurssiviisauden tavoitteisiin, ovat sinällään kannatettavia. Ympäristövaikutusten arvioinnin kohteena oleva hanke mahdollistaa pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen tiivistämistä tukevia toimintoja ja vähentää maamassojen kuljetuksesta aiheutuvia välillisiä ja välittömiä kustannuksia. Hankealue on osoitettu Vantaan yleiskaava 2020 -luonnoksessa ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueeksi (TT). Kaupunki kuitenkin vastustaa laajojen hankkeiden (YIT Infra ja Västerskog) toteuttamista Kiilan alueella ennen maantie 152 (kehä IV) toteutumista. Kaupunki toteaa, että arvioinnin tuloksena kaikista arvioiduista kuudesta toteutusvaihtoehdoista aiheutuu sekä kielteisiä että myönteisiä ympäristövaikutuksia. Vaihtoehdoissa vaikutusten merkittävyys vaihtelee vähäisen ja suuren välillä. Myös hankkeen toteuttamatta jättämisestä (VE 0) aiheutuu vaikutuksia, jotka olisivat vähäisiä tai kohtalaisia kielteisiä vaikutuksia. Hankealue ei ole luonnontilainen, vaan siellä on jo tehty toimintaa valmistelevia maansiirtotöitä ja kaadettu puustoa. Huomattavaa on, että mikäli Kiilan kiertotaloushanke ei toteudu, olisi hankkeelle etsittävä toinen toimintapaikka. Kaupunki pitää kuitenkin tärkeänä, että valittavan hankkeen ajoitus ja toiminnan häiriö- ja riskitekijät minimoidaan.

Vantaan kaupunki näkee hankkeen kannatettavana resurssiviisauden ja massatasapainon hallinnan kannalta, mutta vastustaa laajojen hankkeiden toteuttamista Kiilan alueella ennen maantie 152 (kehä IV) toteutumista.

Liikenteen vaikutusten arvioinnissa todetaan raskaan liikenteen suhteellisen kasvun olevan suurta Katriinantiellä Hanskalliontien ja Myllykyläntien välisellä osuudella ja vaikuttavan myös muiden yritysten kuljetusten sujuvuuteen. Vantaan kaupunki on arviointiohjelman lausunnossaan todennut tarpeelliseksi tutkia vaihtoehtoisia liikennereittejä alueelle, koska nykyisellään alueella liikennöinti on mahdollista ainoastaan Hanskalliontien kautta. Arvioinnissa ei kuitenkaan tätä ole tutkittu. Lisäksi todettiin, että koska maantie 152:n (kehä IV) osalta ei ole tiedossa mahdollisen toteutumisen ajankohtaa, on eri liikenneskenaariot otettava vaikutusten arvioinnissa huomioon.

Raskaan liikenteen määrien lisääntyessä on myös arvioitava sen vaikutus turvallisuuteen esimerkiksi Katriinantiellä. Liikenteen vaikutusten arvioinnissa on käytetty Liikenneviraston liikennemäärätietoja vuodelta 2017. Vantaan kaupunki on tehnyt alueen tie- ja katuverkolla liikennelaskentoja, joissa saadut määrät ovat huomattavasti suurempia kuin arvioinnissa käytetyt luvut. Liikenteen vaikutukset ovat siis suuremmat kuin arvioinnissa on esitetty ja Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan arviointi tulisi tältä osin tehdä uudelleen tarkemmilla liikennemäärätiedoilla. Jos sekä Västerskogin hanke että tarkasteltavana oleva hanke toteutuvat täydessä laajuudessa, on raskaan liikenteen kasvu jo nyt merkittävää tehdyn arvioinnin mukaan. Jos liikenneväyliä tai liikenneverkkoa ei kehitetä, lähialueiden teiden ja niiden liittymien liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus heikkenevät. Raskaan liikenteen lisääntyminen näkyisi myös liikenneonnettomuuksien määrän kasvuna. Jos molemmat hankkeet toteutuvat ja myös Västerskogin hankkeen liikenne kulkee Hanskalliontien kautta, tulevat kielteisten vaikutusten lieventämistoimenpiteet kiireellisemmiksi.

Lieventämistoimenpiteinä on esitetty muun muassa nopeusrajoitusten alentamista, kaista- ja keskisaarekejärjestelyjä sekä kuljettajien tiedottamista. Vantaan kaupunki katsoo, että toimenpiteet eivät ole riittäviä. Myös Katriinantien ja Myllykyläntien liittymää pitää tarkastella, koska lisääntyvä liikenne Katriinantiellä vaikuttaa kyseisen liittymän toimivuuteen sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuteen liittymässä. Lisäksi liikenteen vaikutuksia käsittelevässä luvussa pitää käsitellä myös liikenteen aiheuttamaa melua sekä sen haittavaikutuksia.



Vantaan kaupunki katsoo, että liikenteen vaikutusarvioinnit on tehtävä uudelleen tarkemmilla liikennemäärätiedoilla. Liikenteen kielteisten vaikutusten minimointiin on kiinnitettävä huomiota.

Liikenteen ohella merkittävyydeltään suurimmat kielteiset vaikutukset aiheutuvat kaikissa toteutusvaihtoehdoissa rakentamisen aikaisesta melusta ja tärinästä sekä koko toimintaan liittyvistä sosiaalisista vaikutuksista. Melun osalta arvioidut kielteiset vaikutukset ovat suuret kaikissa hankevaihtoehdoissa. Koska hankkeen meluvaikutukset syntyvät suurelta osin rakentamisvaiheessa alueen louhinnasta, tulee louhinnan suunnitteluun ja siinä käytettäviin menetelmiin ja laitteistoihin kiinnittää erityistä huomiota.

Tärinävaikutuksia hankealueen ympäristössä aiheuttaa hankkeen esirakentamisvaiheen louhinta, joka on sama kaikissa toteutusvaihtoehdoissa. Arvioinnin mukaan lisääntynyt tärinä voi aiheuttaa pieniä pintahalkeamia rakenteissa ja häiriötä osalle vaikutusalueen asukkaista, joskin rakenteelliset vauriot arvioidaan epätodennäköisinä. Sen sijaan on olemassa riski, että louhintatärinä voi aiheuttaa ongelmia alueen porakaivoissa. Tähän tulee kiinnittää erityistä huomiota, koska hankealueen etelä- ja lounaispuolen asuinkiinteistöt ovat omien talousvesikaivojen varassa. Kaupunki pitää hyvänä, että arviointiselostuksessa on arvioitu pohjavesivaikutuksia perusteellisesti ja esitetty alustava pohja- ja pintaveden tarkkailuohjelma ja toiminnan alkuvaiheessa näytteenottotiheydeksi on ehdotettu kaksi kertaa vuodessa. Arviointiselostuksessa todetaan, että vaihtoehdot VO+...V2B kaikki aiheuttavat suuria kielteisiä vaikutuksia elinoloihin ja viihtyvyyteen. Lisäksi on otettava huomioon se, että alueella on jo nykyään monia toimintoja, jotka aiheuttavat kuormitusta asukkaille ja ympäristölle. Yhteisvaikutuksia on arvioitava nykyistä kattavammin.

Vantaan kaupunki katsoo, että rakentamisen aikaisten merkittävien kielteisten vaikutusten minimoimiseksi on rakennuttajan kiinnitettävä erityistä huomiota louhinnan suunnitteluun ja toteutukseen. Asukkaille ja ympäristölle koituvien haittojen ehkäisemiseksi on esitettävä uskottavat keinot ennen kuin toiminta voidaan aloittaa.

Ilmanlaatuvaikutusten osalta eri vaihtoehdot eroavat toisistaan selvimmin. Vaihtoehdossa VE 2A kielteiset ilmanlaatuvaikutukset on arvioitu kohtalaisiksi asfalttiaseman hajupäästöistä johtuen. Vaihtoehdossa VE 2B betoniaseman pölypäästöt yhdessä muiden toimintojen kanssa yltyvät mallinnuksen perusteella vuorokausiohjearvon tasalle, joten ilmanlaatuvaikutus on arvioitu kohtalaiseksi. Muiden toteutusvaihtoehtojen osalta ilmanlaadun kielteiset vaikutukset on arvioitu vähäiseksi.

Arviointiselostuksessa todetaan, että pölyämisen osalta haitallisiin vaikutuksiin voidaan vaikuttaa toiminnan sijoittamisella ja pölyämistä estävillä toimenpiteillä. Kiertotalouskeskuksen pölyvaikutuksia ympäristössä voidaan vähentää kastelemalla sekä tarvittaessa kattamalla pölyviä toimintoja. Näiden toimenpiteiden tehokkuutta tulee arvioida eri vuodenaikoina.

Toiminta-ajat toiminnoille on kuvattu toimintokohtaisesti. Selostuksessa ei kuitenkaan tule selvästi esiin toiminta-aikojen poikkeukset läpi vuorokauden ja esimerkiksi näiden vaikutus kuljetuksiin.

Jatkosuunnittelussa on perusteltava poikkeaminen Vantaan ympäristökeskuksen suosittelemista toiminta-ajoista.

Vantaan kaupunki toteaa, että melumallinnos tulee tarkentaa hankkeen jatkosuunnittelussa, jotta melun ohjearvoja ei ylitetä hankkeen vaikutusalueella. Haju- ja pölyhaittojen vähentämistä tulee tarkentaa käytettävien menetelmien osalta.



Arviointiohjelman lausunnossa kaupunki korosti tarvetta sosiaalisten vaikutusten kattavaan arviointiin. Selostuksessa vaikutuksia onkin arvioitu kattavasti ja vuorovaikutteisesti. On esimerkiksi hyvä, että hajuhaittojen osalta on tunnistettu asukaspaneelien tai vastaavien mahdollisuus.

Hankevaihtoehtojen VE 0+...VE 2B kielteiset terveysvaikutukset todetaan louhinnan aikana merkittävyydeltään vähäisiksi ja louhinnan päätyttyä nykytilan kaltaisiksi, minkä perusteella hankkeesta ei arvioida aiheutuvan terveydellistä haittaa keskimääräisessä väestössä. Toisin on liikenteen kohdalla: asukkaat kokevat raskaan liikenteen Katriinantiellä ja Myllykyläntiellä jo nykyisin heikentävän asuinviihtyvyyttä ja liikenneturvallisuutta ja ovat huolissaan hankkeen kielteisistä liikennevaikutuksista. Selostuksessa todetaan asukkaiden huoli raskaan liikenteen lisääntymisestä aiheelliseksi.

Vantaan kaupunki toteaa, että hankkeesta aiheutuva raskas liikenne lisääntyy kaikissa vaihtoehtoissa ja tulee siten lisäämään asukkaiden turvattomuuden tunnetta ja jo nykyisin koettuja haittoja. Onkin tärkeää, että myös tästä näkökulmasta liikenteen vaikutusten arviointi laaditaan uudestaan ja kielteisten vaikutusten hallintaan panostetaan. Sosiaalisten vaikutusten näkökulmasta avoin viestintä ja asukasyhteistyö ovat tärkeitä hankkeen jatkosuunnittelussa.

Keinoja vaikuttaa virkistyskäyttöön ei ole tuotu esiin. Louhinnan seurauksena hankealue muuttuu pysyvästi osin luonnonympäristöstä teolliseksi ympäristöksi. Hankkeen toteutuessa hankealueen läpi kulkeva endurorata tulee linjata uudelleen. Hankkeen vaikutukset Katriinantien pohjoispuolella sijaitsevien metsäalueiden ja Katinmäen luonnonsuojelualueen virkistyskäyttöön arvioidaan pieniksi, mutta asukkaille ne ovat merkittäviä: asukkaat kokevat jo nykyisin Kiilan ympäristössä olevien toimintojen heikentävän ulkoilureitin virkistys- ja ulkoilukokemusta. Kiilan alueella tehdyn yhteismeluselvityksen mukaan ulkoilureitin alueella ylittyy jo nykytilassa 55 dB melutasot. Hankkeen aiheuttama melutason nousu, pölyvaikutukset ja raskaan liikenteen lisäys heikentää virkistys- ja ulkoilukokemusta alueella. Ilmanlaatuvaikutukset erityisesti louhinnan aikana sekä toteutusvaihtoehtoissa VE 2A ja VE 2B voivat vähentää hankealueen lähiympäristössä olevien metsien houkuttelevuutta marjastukseen ja sienestystyöskentelyyn. Asfalttiaseman mahdolliset hajuvaikutukset vaihtoehdossa VE 2A voivat heikentää virkistyskokemusta hankealueen lähiympäristön ja Katriinantien varren lisäksi myös valaistun ulkoilureitin ja Kesäkylien-Koivikon alueella. On huomattava, että Vantaa panostaa tulevaisuudessa lentokentän läheisten alueiden hyödyntämiseen niin sanotussa StopOver -matkailussa, joten toimintojen yhteensovittamisen keinot ja haittojen lieventäminen ovat tärkeitä.

Maiseman ja kulttuuriympäristön vaikutusten arvioinnissa ei ole esitetty leikkauspiirustuksia. Näiden avulla louhimisen vaikutusta ympäröivään korkotasoon olisi helpompi hahmottaa ja siten keinoja hallita lähimaiseman muutosta, myös toimintojen yhteisvaikutusten osalta. Alueen ympärille voi tulla ajan kuluessa muita toimintoja, jotka voivat vaikuttaa alueen erottuvuuteen ympäröiviltä alueilta tai aiheuttaa yhteisvaikutuksia hankkeen toimintojen kanssa.

Kaupunki toteaa, että alueen maisemavaikutusta tulee täsmentää ja tutkia tiheän puustoisien reunavyöhykkeen mahdollisuutta, ja sen vaikutusta melun vaimentamiseen sekä lähialueiden virkistyskäyttöön. On hyvä, että hankealueelle osittain ulottuva kiinteä muinaisjäännös otetaan huomioon hankkeen edetessä niin, ettei muinaisjäännöksen suojelua vaaranneta, valitusta vaihtoehdosta riippumatta.

Kaupunki huomauttaa lopuksi, että asemakaavamuutos 002089 on laadittu vastaamaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevaa väliaikaista toimintaa, kun taas selostuksen mukaan kiertotalouskeskuksen toiminta voi kestää arvioilta 20 vuotta tai jopa kauemmin, riippuen tulevaisuuden tarpeista.



Jatkosuunnittelussa hanke tulee toiminnoiltaan ja kestoiltaan mitoittaa siten, että se vastaa voimassa olevan yleiskaavan ja siten asemakaavamuutoksen 002089 lähtökohtana ollutta määräaikaista luonnetta. Mikäli näin ei toimita, tulee hankkeelle hakea asemakaavamuutos.