

HEL 2021-012679

LAPINLAHDEN LÄHDE OY:N MUISTUTUS SATAMATUNNELIN ASEMAKAAVAAN

Tämä on Lapinlahden Lähde Oy:n (y-tunnus 2732608-6) muistutus Satamatunnelin asemakaavaan diaarinumerolla HEL 2021-012679. Lapinlahden Lähde on Satamatunnelin vaikutusalueella sijaitsevalla Lapinlahden entisellä sairaala-alueella sijaitseva mielen hyvinvoinnin, tieteiden, taiteiden, kulttuurin ja pienyrityksyyden keskus. **Vaadimme asemakaavan hylkäämistä.** Tällä dokumentilla esitetään suoria perusteita asemakaavan hylkäämiseksi, perusteita vähintään sen palauttamiseksi valmisteluun sekä muita huomautuksia ja parannusehdotuksia. Yhdessä nämä perusteet muodostavat painavat syyt pysäyttää kaavavalmistelu. Selvyyden vuoksi todettakoon, että vaikka tässä kaavamuistutuksessa esitetään myös parannusehdotuksia asemakaavaan ja sen oheismateriaaleihin, ei tämä indikoi nyt käsittelyssä olevan kaavan hyväksymistä puoleltamme. Jos asemakaavan valmistelua kuitenkin päädytään jatkamaan, tulee tällä dokumentilla esittämämme näkemykset ottaa huomioon.

Perusteita Satamatunnelin asemakaavan hylkäämiseksi

Virheelliset taustaoletukset ja puutteet valmisteluprosessissa

Nyt nähtävillä oleva Satamatunnelin asemakaava perustuu virheoletuksille ja sitä kiirehditään eteenpäin poikkeuksellisilla ja puutteellisilla menettelytavoilla kiireeseen vedoten. Koko hanke ei kuitenkaan ole niin välttämätön ja kiireellinen kuin on annettu ymmärtää. Tämän asemakaavan esittelijän perusteluissa Helsingin kaupunkiympäristölautakunnalle Satamatunnelin aikataulutusta perustellaan arkkitehtuuri- ja designmuseon etenemisellä, vaikka on vahvistettu, että museohankkeen voikin toteuttaa tarvittaessa myös ilman satamatoimintojen uudelleenjärjestelyä. Paremman ja vähemmän haitallisen tunnelilinjauksen D pudottamista jatkovalmistelusta siis perustellaan virheellisesti kiireaikataululla. Aikataulu-, kustannus- ja toteutettavuussyyt eivät myöskään ole riittäviä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia asemakaavaratkaisun perusteluja. Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden mukaan toiminnassa ”luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä”.

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala esittää myös asemakaavan vuorovaikutusraportissa virheellisen kannan koskien Satamatunnelin suhdetta Helsingin muihin kaupunkikehityshankkeisiin: "Sataman toimintojen siirtäminen pois Makasiinirannasta ja Länsisataman laajentaminen ovat aikatauluiltaan riippuvaisia Satamatunnelista". Tämä ei tosiaan pidä paikkaansa. Sen lisäksi, että Eteläsataman alueelle suunniteltava arkkitehtuuri- ja designmuseo voidaan kokonaisuudessaan toteuttaa myös ilman satamatoimintojen uudelleenjärjestelyä, myös osan muusta Makasiinirannan kehittämisestä voi aloittaa jo ennen satamatoimintojen uudelleenjärjestelyä. Lisäksi nykyisiä laivavuoroja voidaan tarvittaessa ohjata myös väliaikaisesti muihin satamiin niin, että Eteläsatama voidaan tyhjentää laivaliikenteestä jo ennen mahdollista Länsisataman laajennusta ja satamatunnelin rakentamista.

Myös seuraava Helsingin kaupunkiympäristön toimialan vuorovaikutusraportissa esittämä lausunto on osin virheellinen: "Vaihtoehtoa, jossa tunnelia ei tule, ei ole tutkittu enää tarkemmin, koska kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti satamatunneli on osa satamatoimintojen uudelleenjärjestelyjen kokonaisuutta". Kaupunginvaltuusto ei ole

tehnyt periaatepäätöstä Satamatunnelin toteuttamisesta, vaan ainoastaan sen suunnittelusta. Näin ollen hyvien suunnittelukäytäntöjen mukaista olisi varautua suunnittelussa myös siihen, että tunnelia ei päätetäkään toteuttaa. On huonoa hankesuunnittelua ja kaavavalmistelua laittaa koko kompleksinen satamatoimintojen uudelleenjärjestelyn hanke ja sen valmistelu yhden, hyvin epävarman tunnelivaihtoehdon varaan.

Yhdymme kokonaisuudessaan tähän asemakaavahankkeen vuorovaikutusraportissa esitettyyn kantaan: "Mielipiteissä kyseenalaistetaan sitä, että valmistelua on jatkettu ainoastaan linjausvaihtoehdon A pohjalta. YVA-prosessin aikana yhteysviranomaisen on todennut, että vähäisimmät ympäristövaikutukset ovat käytettävissä olevien tietojen pohjalta arvioiden hankevaihtoehdolla D. YVA-selostus ja muut julkisesti saatavilla olevat dokumentit ovat sisällöltään riittämättömiä sen arvioimiseksi, onko tunnelilinjaus A todella aikataulultaan, kustannuksiltaan ja toteutettavuudeltaan niin paljon linjausta D parempi, että D tulisi pudottaa kokonaan jatkovalmistelusta pois. Uhanalaisten lajien osalta ei ole esitetty sellaista suunnitelmaa, joka puoltaisi valmistelun jatkamista linjauksen A pohjalta. Kaupunginvaltuuston päätöksen (3.2.2021) mukaan tunnelin jatkosuunnittelussa on selvítettävä mahdollisuudet sen rakentamiselle siten, että se ei vaikuta kielteisesti Lapinlahden sairaala-alueen luonto-, virkistys- ja kulttuuriarvoihin. Tunnelin suunnittelua tulisi jatkaa myös linjausvaihtoehtojen D ja 0 (ei tunnelia) osalta." Tunnelilinjaus A on suuressa ristiriidassa Helsingin kaupungin satamatoimintojen uudelleenjärjestelyä koskevan periaatepäätöksen ja sen yhteydessä hyväksytyt ponnien kanssa ja siksi tähän linjaukseen perustuva asemakaava tulisi hylätä.

On hyvin ongelmallista, että kaavahierarkiassa alempana olevalla Satamatunnelin suppealla asemakaavalla yritetään ohittaa hierarkiassa ylempänä oleva Länsiväylän ympäristön osayleiskaava ja näin lukitsemaan siihen liittyviä valintoja ennen osayleiskaavatyön jatkamista. Tätä voidaan pitää maankäyttö- ja rakennuslain hengen vastaisena toimintana. Valmisteluun ei sisälly riittävää vaikutuksen arviointia valinnan vaikutuksista esimerkiksi Salmisaaren maankäytön tai Länsiväylän ympäristön viihtyisyyden ja asuinkelpoisuuden osalta. Satamatunnelin asemakaavan vaikutusalue on huomattavasti laajempi kuin itse asemakaava-alue, mikä korostaa yleiskaavojen merkitystä ja ensisijaisuutta tässä asiassa. Nyt esitettävä tunnelivaihtoehdon valinta ei ole tarkoituksenmukainen koko kaupungin yleiskaavan mukaiseen kehitykseen nähden. Toteutuessaan Satamatunneli todennäköisesti estäisi Länsiväylän osayleiskaavatyön mukaiset suunnitelmat Salmisaaren alueen kehittämisestä viihtyisäksi, merelliseksi asumis- ja työssäkäyntialueeksi. Satamatunneli nimittäin lukitsisi Länsiväylän moottoritie liikennekeskeiseen polkuriippuvuuteen, jonka kanssa bulevardimainen kaupunkiympäristö on hyvin vaikeasti yhteensovittavissa. Tämän mahdollisuuden menettämisen laskennalliset taloudelliset haittavaikutukset olisivat mittavat.

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala toteaa asemakaavan vuorovaikutusraportissa seuraavaa: "Kaupunkiyhteisessä valmistelussa on päädytty edistämään kokonaisedun näkökulmasta satamatunnelin asemakaavaa vaihtoehdon A mukaan". Tätä menettelytapaa ei tosiasiallisesti voi pitää kokonaisedun mukaisena, sillä päätöstä ei edeltänyt laaja ja läpinäkyvä kaupungin ja kaupunkilaisten kokonaisedun arviointi eikä päätöstä tehty hyvien demokraattisten käytäntöjen mukaisesti eikä hyvää hallintotapaa seuraten, vaan päätöksen tekivät ilmeisesti Helsingin kaupunkiympäristön toimialan ja Helsingin Satama Oy:n johto keskenään – vieläpä niin, että kyseessä ei ollut virallinen, valituskelpoinen päätös. Satamatunneli linjausvalintaa ei siis voida pitää legitiiminä. Helsingin kaupungin ja Helsingin Sataman edustajista koostuvassa satamatoimintojen uudelleenjärjestelyn ohjausryhmässä todennäköisesti tiedostettiin, että jos Helsingin

kaupunkiympäristölautakunnan valittavaksi olisi tuotu asianmukaisesti useampi linjausvaihtoehto, ei nyt valittu linjausvaihtoehto A olisi menestynyt sen merkittävien haittavaikutusten vuoksi. Nyt näyttääkin siltä, että demokraattisesti valituille poliittisille päättäjille haluttiin tietoisesti luoda vaihtoehdottomuuden illuusio, vaikka kyseessä on julkisen vallan käyttö hyvin merkittävässä yleisessä intressissä olevassa asiassa.

Satamatunneli olisi toteutuessaan satojen miljoonien eurojen hanke, joka vaikuttaisi vähintään vuosikymmenten ajan, mutta todennäköisesti huomattavasti pidempään, merkittävästi Helsingin Länsisataman, Jätkäsaaren, Ruoholahden, Lapinlahden, Salmisaaren, Lauttasaaren ja Länsiväylän ympäristön luonto- ja ympäristöarvoihin, kulttuuriperintöarvoihin, viihtyisyyteen, terveellisuuteen ja turvallisuuteen, kehitys- ja maankäyttöpotentiaaliin sekä liikenne- ja ratkaisuihin. Lisäksi hankkeella on merkittävää vaikutusta koko Suomen logistiikkajärjestelmän ja Helsingin aluekehityksen kannalta. Hyvän hallintotavan ja demokraattisten toimintatapojen ja aivan erityisesti perustus-, kunta-, hallinto- ja alueidenkäyttölain sekä Helsingin kaupungin hallintosäännön mukaista on tuoda tällaiset merkitykseltään tärkeät asiat tasapuolisesti ja kattavasti usean vaihtoehdon osalta valmisteltuina asianmukaisten julkisten luottamuselinten käsittelyyn – tässä tapauksessa Helsingin kaupunkiympäristölautakuntaan, kaupunginhallitukseen ja kaupunginvaltuustoon. Nyt näiltä luottamuselimiltä poistettiin todelliset päätösvaihtoehdot kokonaan, kun ne eivät voineet tosiasiallisesti vaikuttaa tunnelin linjausvalintaan.

Satamatunnelin asemakaavan selostuksessa tai sen liitteissä ei oteta millään tavalla kantaa tunnelin suunnitellun pohjoisen suuaukon avolouhoksen ja rakennustyömaan vieressä sijaitsevan Alvila-kodin mielenterveyskuntoutujien kotirauhaan, hyvinvointiin tai osallisuuteen. Kaavaselostuksessa todetaan, että "tunnelilla ei ole vaikutusta Lapinlahden entisen sairaalan päärakennukseen tai korttelissa 20081 sijaitsevaan asuinrakennukseen kohdistuvaan meluun". Tunnelin rakentamisen aikaisten meluhaittojen voidaan sen sijaan arvioida olevan merkittävät ja myös tämä tulisi tuoda selvästi esiin kaava-aineistossa. Alueidenkäyttölain 6 § mukaan kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden henkilöiden ja yhteisöjen kanssa, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Nyt tämä ei ole toteutunut. Nämä ovat vakavia puutteita kaavan valmistelussa. **Nyt käsittelyssä olevaa asemakaavaa on siis valmisteltu keskeisimmiltä osiltaan virheellisten oletusten pohjalta ja lisäksi kaavan valmisteluprosessi on ollut puutteellinen ja siksi kaava tulisikin hylätä.**

Satamatunnelin asemakaava rikkoo Lapinlahden puiston suojelupäätöstä vastaan

Nyt käsittelyssä oleva satamatunnelin asemakaava on merkittävästi ristiriidassa Lapinlahden historiallisen sairaalapuiston suojelukaavan kanssa. Puistolle on haettua useita kertoja vahvempaa suojelua, mutta toistuvasti tämä vaatimus on tyrmätty vedoten siihen, että asemakaavan tarjoama suoja on vahva. Helsingin kaupunkiympäristön toimialakin toteaa vuorovaikutusraportissa, että "[Lapinlahden sairaalapuiston] kaavaa on valmisteltu yhteistyössä museoviranomaisten kanssa ja näissä keskusteluissa asemakaavallista suojelua on pidetty riittävänä suojeluinstrumenttina". Tämä asemakaavallinen suojele ei kuitenkaan selvästikään ole riittävää, koska sitä yritetään tällä Satamatunnelinkin asemakaavalla rikkoa, mikä asettaa myös aiempien viranomaispäätösten perustelut hyvin kyseenalaiseen valoon. Tämä heikentää merkittävästi luottamusta kaavoitusjärjestelmään ja sen legitimitettiin. Museovirasto on myös itse yksikantaan todennut kaavoitusprosessin aikana seuraavaa: "Rakennetun kulttuuriympäristön osalta Museovirasto yhtyy kaupunginmuseon kantaan (kaupunginmuseon lausunto 5.1.2023), että Lapinlahden

historialliseen sairaalapuistoon, joka on suojeltu asemakaavassa vuonna 2012, osin sijoittuva linjaus suuaukkoineen, pystynousuineen ja maanpäällisine osuiksineen ei ole mahdollinen". Näitä kaupunginmuseon ja Museoviraston linjauksia ja voimassa olevan asemakaavan suojelumerkintää tulee kunnioittaa.

Satamatunnelin asemakaavan selostuksessa todetaan seuraavaa: "Lapinlahden sairaalan puistoalue on asemakaavassa nro 12046 suojeltu merkinnällä VP/s. Määräyksen mukaan puiston alkuperäinen tilarakenne, maastonmuodot, sommitelmat, kulkuväylät, rakenteet ja kasvillisuus tulee säilyttää, kunnostaa tai palauttaa. Erityisesti avoimia alueita reunustava kookas vanha puusto sekä puuvartistesta kasvillisuudesta muodostuvat sommitelma-aiheet kuten kujanteet ja niiden jäänteet sekä lehtimajat tulee säilyttää ja niiden elinolosuhteet turvata ja tarvittaessa uudistaa siten, että niiden arvo säilyy". Nyt kommentoitavan olevan asemakaavan pohjalla oleva tunnelinlinjaus A sekä myöhemmin toteuttava Länsibaana johtaisivat suurilta osin Lapinlahden puiston eteläreunan suurten puiden kaatamiseen, mikä on suoraan ristiriidassa puiston suojelumääräysten kanssa.

Asemakaavan selostuksessa todetaan muun muassa seuraavaa: "Länsibaanan alustavassa suunnittelussa valittu linjaus sijoittuu asemakaavassa nro 12046 suojeltujen puu- ja pensasryhmien (hpp ja hpp-1) päälle, minkä takia suojelumerkinnät on poistettu asemakaavasta". Onko kaavan alueelle ja sen arvoille tarjoama suoja todella niin heikko, että suojelumerkinnät voidaan noin vain poistaa? Lapinlahden puiston suojelua tulee kunnioittaa. Tämä ristiriita pitkälti sivuuttaen asemakaavan selostuksessa todetaan, että "kaavaratkaisussa on sovitettu tunnelin pohjoinen suuaukko Lapinlahden sairaalapuiston herkkiin luonto- ja kulttuuriympäristön arvoihin." Tämä on erikoinen väite ottaen huomioon, että Satamatunnelia ollaan kaavoittamassa suojellulle puistoalueelle ja että sen suuaukkolouhoksen vuoksi ollaan kaatamassa lukuisia puita, häiritsemässä Alvila-kodin mielenterveyskuntoutujien kotirauhaa sekä tuhoamassa erittäin uhanalaisten kirvelilattakoin ja liito-oravan tärkeitä elinalueita. **Tällä tavalla virheellisesti perustellun ja esitellyn sekä Lapinlahden puiston suojelua rikkovan kaavan valmistelua ei siis tule jatkaa.**

Satamatunneli vaarantaa herkkiä ja erityisesti suojeltavia luonto-, kulttuuriperintö- ja maisema-arvoja

Kaavaselostuksessakin todetaan, että "Satamatunnelin pohjoisen suuaukon alueella sijaitsee Helsingin kaupungin luontojärjestelmän mukaan arvokohde Lapinlahden sairaalapuiston etelälaita liepeineen, joka on luokiteltu arvoluokkaan 1, hyvin arvokas. Kohde on osa vuonna 1841 valmistuneen Lapinlahden sairaalan puistoa, joka on alun perin ollut paljon nykyistä laajempi. Arvokkaan kasvistokohteen rajausta perustuu ennen muuta mukulakirvelin nykyiseen ydinlevinneisyyteen alueella." sekä "Kirvelilattakoi on viimeisimmän uhanalaisuusarvioinnin perusteella luokiteltu erittäin uhanalaiseksi (EN). Lajin uhanalaisuuteen johtaneita syitä ja uhkatekijöitä tulevaisuudessa ovat rakentaminen sekä avoimien alueiden sulkeutuminen. Kirvelilattakoi on luonnonsuojelulain 77 §:n mukaisesti luonnonsuojeluasetuksessa (1066/2023) mainittu erityisesti suojeltava laji." Jo näiden yksinään pitäisi olla vahvoja perusteita sille, ettei Satamatunnelin suuaukkoa kaavoiteta lainkaan Lapinlahden puiston kaavoitetulle tai kaavoittamattomalle alueelle.

Liito-oravaselvitys Lapinlahden alueella -dokumentissa todetaan seuraavaa: "16.4.2024 Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa käydyssä ennakkoneuvottelussa ELY-keskuksen edustajat totesivat, että liito-oravalle soveltuvat kolopuut tunnelinlinjauksen pohjoispuolella (Kuva 5) eivät ole ELY-keskuksen tulkinnan mukaan luonnonsuojelulain 78 §:n

mukaisia lisääntymis- ja levähdyspaikkoja". Haastamme voimakkaasti tämän tulkin, sillä kyseiset puut ovat liito-oravan ilmeisimmällä kulkureitillä Lapinlahden koirapuiston ja Lapinlahden uimarannan ydinalueiden välillä. Satamatunnelin A-linjauksen rakentamisen myötä tuhottaisiin mittavilla puunkaadoilla tämä yksi liito-oravan mahdollinen kulkuyhteys sen ydinalueiden väliltä Lapinlahden puiston ja Hietaniemen hautausmaiden alueilla. Tätä ei voida sallia. Myös liito-oravaselvityksessä todetaan toisaalla seuraavaa: "Lajin pitkäaikaisen selviämisen kannalta on tärkeää, että lisääntymis- ja levähdyspaikkojen lisäksi säilytetään riittävästi lajille elinpiiriksi soveltuvia metsäalueita sekä kulkuyhteydet näiden välillä. Liito-oravan kriittisten kulkuyhteyksien heikentäminen voidaan katsoa lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiseksi. Liito-oravien kulkuyhteydet ovat puustoisia latvusyhteyksiä lajille soveltuvien elinympäristöjen välillä. Lajin suojelun kannalta on tärkeää, että erityisesti tunnettujen elinpiirien ydinalueilta johtaisi kulkuyhteydet toisille ydinalueille". Koska nyt kaavoitettavana olevan Satamatunneli-hankkeen voidaan katsoa heikentävän liito-oravan kriittisiä kulkuyhteyksiä ja täten lajin lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, tulee kaava hylätä luonnonsuojelulain 78 §:n vastaisena.

Asemakaavaselostuksen mukaan "Tunnelin ja baanin rakentaminen eivät aiheuta Lapinlahden sairaalapuiston kokonaisuuden kannalta merkittäviä maisemallisia muutoksia. Kaavassa esitetyt toimenpiteet muuttavat tilannetta ainoastaan puiston eteläisessä reunassa, jossa puiston laidalla sijaitsevia puita joudutaan kaatamaan sekä tunnelin suuaukon että baanin takia." Tämä puiden kaataminen nimenomaan on merkittävä maisemallinen muutos. Toisaalla kaavaselostuksessa todetaan seuraavaa: "Tunneli- ja baanayhteys heikentävät visuaalisesti sairaalapuiston laajuutta ja kokemusta puustoisesta virkistysalueesta ja -reitistä". Lisäksi kaavaselostuksessa lukee, että "betonitunneliosuuden päälle tehtävä maisemointi ja istutukset tulevat teknisistä syistä olemaan ilmeeltään erilaisia, kuin Lapinlahden puiston nykyinen kasvillisuus suurine, alueen ilmeessä vahvasti erottuvine puineen". **Näin suuria luontoarvojen menettämissä ja maisemallisia muutoksia suojellussa kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa puistossa ei voida sallia ja tällaisen kaavan valmistelu tulee keskeyttää.**

Satamatunnelilla ei saavuteta alueidenkäyttölain mukaisia tavoitteita

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala toteaa vuorovaikutusraportissa hankkeen liikennevaikutusten osalta seuraavaa: "Mahdolliset häiriöt katuverkossa voisivat lamauttaa liikenteen ja vaikuttaa laajasti sataman toimintaan. Länsisataman toimintavarmuus heikkenisi, koska katuverkon häiriöherkkyys vaikuttaisi entistä enemmän sataman toimintaan". Tässä samassa yhteydessä olisi syytä todeta, että tunneli on huomattavasti häiriöherkempää liikenneinfrastruktuuria kuin katuverkko. Satamatunneli vaikuttaakin kokonaistaloudellisesti arvioiden kohtuuttoman kalliilta hankkeelta, jolla ei saavuteta niitä huoltovarmuustavoitteita, joita sillä tavoitellaan.

Kaiken kaikkiaan nyt valmistelussa oleva Satamatunnelin asemakaava on alueidenkäyttölain 54 §:n vastainen. Satamatunneli hanke hävittäisi luonnonympäristön erityisiä arvoja ja lisäksi se aiheuttaa etenkin Alvila-kodin asukkaiden elinympäristön merkittävää heikentymistä tavalla, joka ei ole perusteltu nyt valmistelussa olevan asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin esiintymien tuhoaminen on myös luonnonsuojelulain varovaisuusperiaatteen (7 §) vastaista. **Näistä erittäin painavista syistä nyt nähtävänä oleva asemakaava tulisikin hylätä.**

Perusteita Satamatunnelin asemakaavan palauttamiseksi valmisteluun

Valittu tunnelilinjaus vaarantaa herkäät luonto-, ympäristö-, kulttuuriperintö- ja maisema-arvot sekä kotirauhan Satamatunnelin suunnittelualueelle Lapinlahden puistossa sijoittuu erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin merkittävien esiintymä Suomessa, vaarantuneen liito-oravan tärkeä kulkureitti sekä Alvila-kodissa asuvien mielenterveyskuntoutujien pihapiiri. Toteutuessaan Satamatunneli ja sen rakennustyöt aiheuttaisivat näille kohtuutonta haittaa. Mikäli Satamatunneli toteutetaan, tulee sen pohjoinen suuaukko ulottaa Porkkalankadun tai Länsiväylän alueelle niin, että Lapinlahden puistoa, sen osia tai siihen välittömästi liittyviä osia tarvitse louhia auki. Asemakaavaselostuksessa jopa todetaan, että "Keskustatunnelin varauksen suuaukon uusi sijainti on mahdollista sijoittaa Porkkalankadulle", joten mikäli tämä on mahdollista, tulisi myös Satamatunnelin suuaukon sijoittamisen Porkkalankadulle olla mahdollista.

On ylipäätään hyvin ristiriitaista väittää, että tämä nyt esitetty kaavaratkaisu vastaisi alueidenkäyttötavoitteeseen "huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta". Tällä kaavaratkaisulla ollaan nimenomaan heikentämässä kulttuuriympäristöjä ja luonnonperintöä, vaikka vaihtoehtojakin olisi: vaihtoehto 0, jossa tunnelia ei rakenneta, linjausvaihtoehto D pidemmällä Länsiväylällä tai tunnelin pohjoisen suuaukon linjaaminen Porkkalankadulle.

Asemakaavan selostuksessa ei kuvata sitä, miten Lapinlahden puistossa maanpinnalla kulkevat kaukolämpöputket aiotaan siirtää maan alle puita vahingoittamatta. Havainnekuivissa putkien vieressä sijaitsevien puiden esitetään säilyvän, mutta on merkittävä riski, että raskaiden muutostöiden seurauksena puiden juuret vahingoittuvat ja ne kuolevat. Tästä tarvitaan tarkemmat suunnitelmat ja kaava tulee palauttaa tältä osin valmisteluun.

Asemakaavan selostuksessa todetaan seuraavaa: "Kaavaratkaisun lähtökohdaksi asetettiin YVA-menettelyn jälkeen luontoarvoihin kohdistuvien vaikutusten lieventämisen. Suunnitteluratkaisuissa tämä tarkoittaa kalliotunnelin pidentämistä ja toteutuksessa erikoismenetelmien käyttöä, joka ilmastopäästölaskennan näkökulmasta johtaa YVA-vaiheeseen verrattuna noin 2 % suurempiin ilmastopäästöihin." Alkuperäinen tunnelilinjaus D olisi ollut kaikista esitetyistä vaihtoehdoista lyhyin, ilmastopäästöiltään vähiten haitallinen ja vähiten luonnon monimuotoisuutta vahingoittava. Siksi asemakaava tulisi hylätä tai vähintäänkin palauttaa valmisteluun tämän alkuperäisen tunnelilinjauksen D pohjalta.

Kompensaatio suunnitelmassa ja luontoarvioissa on puutteellisuuksia

Kirvelilattakoin kompensaatiosuunnitelmassa esitetään 1,1-kertaista habitaattihehtaarien kompensatiota suhteessa Satamatunnelin ja Länsibaanan suoriin vaikutuksiin. Tämä ei kuitenkaan riitä, sillä kumpikin hanke synnyttää varmuudella myös nyt suunnitelmissa esittämättömiä epäsuoria haitallisia vaikutuksia kirvelilattakoille esimerkiksi ympäristön pölyntymisen, työkonien liikkumisen, työmaa-alueiden suunnittelemtoman laajentumisen ja puiston käyttäjien muuttuvien kulkureittien muodossa. Myös Länsibaanan linjaus on vielä sen verran epävarma, että sen osalta suunnitelmissa tulee noudattaa suuria varmuuskertoimia. Kirvelilattakoin kompensatiota tulee siis kasvattaa, mutta kuitenkin tavalla, joka ei heikennä Lapinlahden puiston muita luontoarvoja, virkistysarvoja tai kulttuuriperintöarvoja.

Tämä on sen verran merkittävä muutos hankkeen kannalta keskeiseen kompensaatiosuunnitelmaan, että kaava tulee palauttaa tältä osin valmisteluun.

On hyvin ongelmallista, jos näin keskeisen ja herkän hankkeen luontoarvioissa nojataan näin vahvasti yksittäisen kaupallisen konsulttiyhtiön (Ramboll) tekemiin arvioihin. On suuri riski, että tällaisella kaupallisella konsulttiyhtiöllä on niin vahvat intressit saada suuret rakennushankkeet etenemään, että niillä on suuri paine saada luontoarvionsa näyttämään siltä, että ne puoltavat rakennushankkeiden toteuttamista. Näin ollen esitämme, että Rambollin ja vastaavien konsulttiyhtiöiden luontoarvioita ei yksinomaan käytetä perustelevaan tätä hanketta, vaan kaupunki hyödyntää sen sijaan tai niitä täydentäen riippumattomien tutkimuslaitosten ja viranomaistahojen tuottamia aineistoja. Kaiken lisäksi tässä tapauksessa luontoselvitykset ja kompensaatiosuunnitelmat ovat tehneet samat henkilöt. Hankkeeseen tulee siis saada lisää riippumattomuutta eri selvitysten, suunnitelmien ja toimenpiteiden toteuttamiseen. Kaavaselostuksessa on lisäksi esitetty vasta kirvelilattakoin kompensaatiosuunnitelman luonnos. Jotta kaavaa voidaan kunnolla arvioida, tulee siihen liittää valmis kompensaatiosuunnitelma. Kaava tulee palauttaa luonto- ja kulttuuriympäristöselvitysten osalta riippumattomaan valmisteluun.

Kaavaesitys on ristiriidassa kaupungin maankäyttö- ja taloustavoitteiden sekä kaupunkilaisten tahdon kanssa

Ei voida myöskään sanoa, että tämä kaavaratkaisu loisi edellytyksiä väestökehityksen edellyttämälle riittäväälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle, koska nyt valitulla Satamatunnelin linjauksella A nimenomaan heikennetään Salmisaaren alueen tulevaa maankäyttöpotentiaalia. Kaavaselostuksessa todetaan lisäksi, että "kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa Salmisaaren alueen maankäytön kehittäminen tulevaisuudessa." On kuitenkin hyvin kyseenalaista, miten tämä maankäytön kehittäminen aiotaan mahdollistaa tunnelilinjauksella, joka nimenomaan tehokkaasti estää sen lukitsemalla Länsiväylän alkuosankin raskaan liikenteen väyläksi? Asemakaavan esittelijän perusteluissa Helsingin kaupunkiympäristölautakunnalle väitetään lisäksi, että "satamatunnelin asemakaavan valmistelussa on hyödynnetty näitä [Länsiväylän ympäristön osayleiskaavatyön] viitesuunnitelmia arvioitaessa satamatunnelivaihtoehtojen mahdollistamaa maankäyttöä ja toteuttamiskelpoisuutta", mutta silti tunnelin linjauksen osalta on päädytty maankäytön osalta kaikkein huonoimpaan ratkaisuun. Mikäli kaavalla siis aidosti halutaan edistää parempaa maankäyttöä, ei sen valmistelua tulisi jatkaa nyt valitun linjauksen A osalta.

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala toteaa vuorovaikutusraportissa seuraavaa: "Satamatunnelin kustannusarvio on noin 300 miljoonaa euroa. Tunneli toteutetaan Helsingin Satama Oy:n investointina. Satamatunneli on olennainen osa Länsisataman kehittämistä ja se rahoitetaan kokonaan sataman liikenteestä keräämillä maksuilla." sekä "Kehittämishojelman investointikokonaisuus on tehtyjen arvioiden perusteella kannattava ja sen vaikutukset koko yhtiön talouteen ovat positiiviset". Koska kyseessä on julkinen hanke, sen talouslaskelmat tulisi julkistaa, jotta kaupunkilaiset voivat arvioida niiden uskottavuutta. Samalla pitäisi esittää, mitä tapahtuu silloin, jos Helsingin Satama ei kykenekään rahoittamaan Länsisataman laajentamisen ja Satamatunnelin rakentamisen investointia täysin liikenteestä keräämillään maksuilla. Kaava tuleekin siis vähintäänkin palauttaa valmisteluun sen toteuttamiskelpoisuusarvioinnin taustalla olevien talouslaskelmien osalta.

Lain voiman saaneen Uudenmaan maakuntakaava 2050:n ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kaavakartan mukainen Tallinna-tunneli yhdistettynä jo rakenteilla oleva Rail Baltica -yhteyteen tulevat 2050-luvulla hyvin suurella todennäköisyydellä ratkaisevasti vähentämään satamaliikennettä Länsisatamassa. Näin ollen on mahdollista, että Satamatunnelia tarvitaan ainoastaan Tallinna-tunnelin valmistumiseen saakka, eli vain noin parinkymmenen vuoden ajan. Täten Satamatunnelin taloudelliset hyödyt jäisivät pieniksi suhteessa tunnelihankkeen haittoihin eikä investointi ehtisi maksaa itseään takaisin. Helsingin kaupunki on lausunnossaan liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 (Kaupunginhallitus 137 §, 3.3.2025) kannattanut Tallinna-tunnelin selvittämistä ja katsonut, että on välttämätöntä tuoda esiin Tallinna-tunneli valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Satamatunnelin asemakaava tulee vähintäänkin palauttaa valmisteluun niin, että siinä maakuntakaavaan mukaisesti otetaan kantaa myös mahdolliseen Tallinna-tunneliin ja sen Satamatunnelia koskeviin vaikutuksiin.

On lisäksi huomionarvoista, että ylivoimaisessa valtaosassa Satamatunneli-hankkeen aikana kerätyistä kuntalais- ja kansalaispalautteista suhtaudutaan erittäin kriittisesti tunnelilinjauksen sijoittumiseen Lapinlahden puistoon. Tämä voimakas kriittisyys ei kuitenkaan tule riittävällä tavalla ilmi asemakaavan vuorovaikutusraportista. Olisi rehellistä todeta, että Satamatunnelin A-linjauksella ei juurikaan ole kannatusta helsinkiläisten keskuudessa. Koska näitä kantoja, kuten prosessin aikana toteutettua Kerro kantasi- kyselyä, ei ole riittävästi huomioitu, tulisi kaava hylätä tai vähintäänkin palauttaa valmisteluun muiden vaihtoehtojen osalta.

Asemakaavan parannusehdotuksia ja muita huomautuksia

Kirvelilattakoin kompensatiosuunnitelman tarkentaminen

Asemakaavaselostuksen luonnonympäristön alakohtaa kirvelilattakoita koskien tulee tarkentaa niin, että kompensatiotoimien tulee todennetusti ja pitkäjänteisesti onnistua ja tämä tulee riippumattomasti varmistaa ennen kuin Satamatunnelia aletaan mahdollisesti rakentaa. Ei siis riitä, että toimenpiteet vain toteutetaan, vaan niiden tulee myös selkeästi tuottaa toivottu, pysyvä lopputulos. Uusille mukulakirvelin kasvualueille tulee syntyä selvästi aiempia kirvelilattakoipopulaatioita suuremmat ja vahvemmat populaatiot.

Kirvelilattakoin hyvityssuunnitelman luonnoksessa todetaan seuraavaa: "Mukulakirvelialueiden kasvustojen menestymistä ja laajuutta sekä toukkien esiintymistä seurataan vuosittain tunnelin rakentamiseen saakka (arvioitu rakentamisajankohta 2027 alkaen)". Lapinlahden kirvelilattakoipopulaatioiden kokoa ja elinvoimaa tulee seurata aktiivisesti myös vuonna 2027 ja sen jälkeen ja Satamatunnelin rakentamistyöt tulee tarvittaessa keskeyttää, jos näissä populaatioissa havaitaan heikentymistä tai muita puutteita. Lisäksi, kun arvioidaan tuhoutuvien kirvelilattakoiesiintymien kokoa, tulee ottaa huomioon Satamatunnelin työmaan vaatimat rakenteet, Länsibaanan linjaus sekä rakentamisen aikaiset tarpeet, kuten työmaan levittäytyminen vahingossa aiempaa laajemmalle alueelle. Nyt näitä ei ole kirvelilattakoiselvityksessä riittävän selvästi esitetty. Ylipäätään näin tärkeässä asiassa jo kaavoitusvaiheessa tulisi antaa niin tiukkoja ja yksityiskohtaisia rakentamisohjeita ja -linjauksia, että vältytään vastaavilta virheiltä sekä luonto- ja maisema-arvojen turmelemisilta kuin viime aikoina on valitettavasti tapahtunut esimerkiksi Helsingin kaupungin urakoissa Mustapurolla, Roihuvuoren kirsikkapuistossa tai Strömbergin puiston taimenpurossa. Asemakaavassa

esitettävää suojaviheralueiden (EV) poistoa ei myöskään voida sallia, sillä kyseessä on Lapinlahden puiston tärkein suojaviheralue, jota nyt esitetään tuhottavaksi lähes kokonaan.

Liikenne-ennusteiden tarkentaminen

Koska Länsisataman laajentamisen ja Satamatunnelin rakentamisen yksi julkilausuttu tavoite on Länsisataman liikennemäärien kasvattaminen, tulee Jätkäsaaren katuverkon sekä Länsiväylän tulevista liikennemääräarvioista antaa todenmukainen kuva. Nyt esittelijän perusteluissa hankkeen todetaan "sujuvoittavan maanpäällistä liikennettä ja vähentävän sen aiheuttamia haittoja". Nykytilanteeseen verrattuna tämä antaa kuitenkin kokonaisuudesta liian ruusuisen kuvan, koska kokonaisliikennemäärät alueella kasvavat hankkeiden seurauksena niin merkittävästi.

Asemakaavaselostuksessa todetaan seuraavaa: "Vuorokausitasolla Tyynenmerenkatu - Jätkäsaarenlaituri - Mechelininkatu -reitit kautta kulkeva liikennemäärä ei merkittävästi muutu Satamatunnelin ja satamatoimintojen keskittämisen myötä". Kaavaselostuksessa tulisikin selvästi ilmaista, miten Jätkäsaaren katuverkon sekä Länsiväylän liikennemäärien arvioidaan kehittyvän Länsisataman laajennuksen ja Satamatunnelin rakentamisen myötä. Tämä tulee ilmaista arvioituina absoluuttisina keskimääräisinä vuorokausittaisina kokonaislukuina ennen näiden hankkeiden toteuttamista sekä hankkeiden valmistumisen jälkeen, jaoteltuna henkilöautoihin ja raskaaseen liikenteeseen.

Lisäksi liikenne-ennusteissa tulisi selkeästi esittää katuverkon ennustetut liikennemäärän muutokset nykytilan ja vuoden 2040 ennustetilän välillä skenaarioissa VEA ja VE0. Nyt vertailu on esitetty vain vuoden 2040 osalta skenaarioiden kesken, mikä ei anna riittävää kuvaa siitä, miten Länsisataman laajennus ja Satamatunnelin rakentaminen tai rakentamatta jättäminen muuttaisivat katuverkon liikennemääriä nykytilaan verrattuna. Vähintään tarvittaisiin selkeä graafinen karttaesitys katuverkon liikennemäärästä nykytilassa, jotta kaupunkilaisten on helpompi verrata vuoden 2040 eri skenaarioita nykytilaan eri kaduilla. Helsingin kaupunkiympäristön toimiala toteaa tämän asemakaavoitushankkeen vuorovaikutusraportissa jopa itse seuraavaa: "Satamatunnelilla ei pyritä ensisijaisesti ratkaisemaan Jätkäsaari / Ruoholahti -alueen autoliikenteen ruuhkia vaan parantamaan sataman saavutettavuutta ja mahdollistamaan sujuva sataman operointi."

Toteutusaikataulun ja toteutettavuussuunnitelman tarkentaminen

Asemakaavaselostuksen mukaan "[Satamatunnelin] Kehitysvaiheen suunnittelu alkaa vuoden 2026 alussa. Salmisaaren suuaukon ja kalliotunnelien rakentamisen aloitusajankohdaksi on arvioitu vuoden 2028 alkua. Pienempiä, rakentamista valmistelevia, töitä voidaan tehdä ennen Salmisaaren suuaukon ja kalliotunnelien rakentamisen aloitusta." Mikäli vastoin suosituksia päätetään edetä Satamatunnelin A-linjauksen kanssa, ei sen pohjoisessa päässä / Salmisaaren päässä saa aloittaa mitään rakentamistoimia ennen kuin tiedetään, että mukulakirvelin ja kirvelilattakoin ylikompensaatio on varmuudella ja kestävästi onnistunut niin, että kirvelilattakoin populaatiot vahvistuvat Lapinlahden alueella.

Länsisataman laajennuksen ja Satamatunnelin rakentamisen hankkeiden eri vaiheet eivät myöskään saa johtaa polkuriippuvuuteen, joilla perustellaan hankkeiden jatkamista, vaikka niiden jatkamista ei muuten pidettäisikään enää järkevänä. Helsingin Sataman, Helsingin kaupungin ja näiden kumppanien tulee siis varautua siihen, että hankkeet pitää keskeyttää ja lopettaa, vaikka osa niistä olisikin jo ehditty toteuttaa. Tämä tulee siis aina tiedostaa selvästi ennen minkään osahankkeen aloitusta ja nämä epävarmuudet tulee myös selvästi tuoda esiin kaava-aineistoissa.

Muut kysymykset ja kommentit

Asemakaavan selostuksessa ja sen vuorovaikutusraportissa esitetään myös asenteellisen tuntuista ja värittyneitä näkemyksiä, kuten “[Lapinlahden puiston] suojeluarvoja hämärtävät nykyisin paitsi alueen osin ränsistynyt yleisilme” tai "helsinkiläisten elämänlaatu kärsisi [ilman Satamatunnelia]”. Nämä ovat hyvin rohkeita väitteitä. Miten Lapinlahden puisto on ränsistynyt? Entä millä tavoin helsinkiläisten elämänlaatu kärsisi nykyiseen verrattuna, jos hanketta ei toteutettaisi? Onko tässä arvioissa otettu lainkaan Satamatunnelin haittavaikutuksia, kuten lisääntyvää autoliikennettä, lisääntyviä ilmastopäästöjä, vaarantuvia eliölajeja, heikentyviä virkistysarvoja ja taloudellisia riskejä?

Lapinlahden sairaala-alueen asemakaavan muuttamisen periaatteiden vuodelta 2018 ei enää voida katsoa olevan tosiasiallisesti voimassa, sillä näillä suunnitteluperiaatteilla pohjustettiin uudisrakennushankkeita Lapinlahden puistoon sekä Helsingin kaupungin luopumista alueesta tai ainakin sen rakennuksista, mutta näistä suunnitelmista on sittemmin luovuttu. Satamatunnelin asemakaavassa ei siis tule viitata tähän vanhentuneeseen periaatepäätökseen.

Lopuksi

Edellä kuvattuun perustuen Lapinlahden Lähde Oy esittää nyt esillä olevan Satamatunnelin asemakaavan hylkäämistä. Mikäli Satamatunneli-hankkeen kanssa päädyttäisiin joka tapauksessa etenemään, tulisi siihen liittyvät asemakaavat vähintäänkin valmistella uudestaan.

Pyydämme mitä kohteliaimmin vastausta tähän muistutukseen ja kaikkiin siinä esittämiimme näkemyksiin (perusteltu kannanotto) alla allekirjoituksen yhteydessä oleviin yhteystietoihin. Lisäksi pyydämme, että tieto kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään samaan osoitteeseen.

Helsingissä 19.5.2025, Lapinlahden Lähde Oy:n puolesta,



Ville Pellinen

Toimitusjohtaja

Lapinlahden Lähde Oy (y-tunnus 2732608-6)

ville.pellinen@lapinlahdenlahde.fi

0406656605

Lapinlahdenpolku 8, 00180 HELSINKI