

Diaarinumero HEL 2021-012679

## PRO LAPINLAHTI MIELENTERVEYSSEURA RY:N MUISTUTUS SATAMATUNNELIN ASEMAKAAVAEHDOTUKSESTA

**Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry vaatii, että satamatunnelin asemakaavaehdotus hylätään tai palautetaan valmisteluun, koska asemakaavaehdotus on luonnonsuojelulain (9/2023), alueidenkäyttölain (132/1999) ja EU:n ennallistamisasetuksen (2024/1991) tavoitteiden vastainen, koska kaavaprosessissa on ongelmia alueidenkäyttölain sekä hallintolain (434/2003) kannalta.**

Asemakaavaehdotukseen liittyy lukuisia ongelmia. Satamatunnelin vaihtoehtoisia linjauksia ei ole selvitetty riittävästi. Tunnelin rakentaminen vaarantaa alueen luonto-, virkistys- ja kulttuuriympäristöarvot, ja tunnelin vaikutukset on arvioitu liian suppeasti. Tunnelin rakentaminen ja käyttö aiheuttaa alueen asukkaille kohtuutonta haittaa, minkä lisäksi pyöräily ja kävely alueella vaikeutuvat rakentamisaikana. Kaukolämpöputkille ei ole suunniteltu sijoituspaikkaa. Satamatunnelin vaikutuksia hautarauhaan ei ole selvitetty. Asemakaava ei sisällä määräyksiä, joilla ehkäistäisiin ja lievennettäisiin mittavan rakennusprojektin työmaiden aiheuttamia vahinkoja Lapinlahden puistolle. Lisäksi satamatunnelin rakentaminen lisää Helsingin ilmastopäästöjä sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä.

Kaavaprosessi ei ole toteutunut normien mukaisesti. Kaupunkilaisten, varsinkin alueen asukkaiden vaikutusmahdollisuudet eivät ole toteutuneet hyväksyttävällä laajuudella. Satamatunnelin asemakaavan edistäminen rikkoo kaavahierarkiaa eikä huomioi Lapinlahden puistoon vaikuttavien muiden hankkeiden ja tunnelin yhteisvaikutuksia. Prosessi ei ole hyvän hallinnon mukainen, sillä valmistelu on ollut epädemokraattista, läpinäkymätöntä ja satamavetoista. Lisäksi asemakaavaehdotus on ristiriidassa voimassa olevan asemakaavan suojelumääräysten kanssa.

### **Vaihtoehtoisia linjauksia ei ole selvitetty riittävästi**

Alueidenkäyttölain (132/1999) 54 §:n 2 momentin mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaupunginvaltuuston päätöksen mukaan satamatunnelin jatkosuunnittelussa on selvitettävä mahdollisuudet sen rakentamiselle siten, että se ei vaikuta kielteisesti

Lapinlahden sairaala-alueen luonto-, virkistys- ja kulttuuriarvoihin (Helsingin kaupunginvaltuusto 2/2021, 19 §, toivomusponssi 2).

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan virkahenkilöt ja Helsingin Satama Oy:n edustajat esittävät kuitenkin tunnelinjausta (ns. A-linjaus), jossa satamatunnelin pohjoinen aukko sijoitetaan Lapinlahden alueelle louhittavaan kaukaloon, mikä merkittäväällä tavalla heikentää alueen luonto-, virkistys- ja kulttuuriperintöarvoja. On ilmeistä, että asemakaava on alueidenkäyttölain 54 §:n vastainen, sillä se tuhoaa Lapinlahden luonnonympäristön erityisiä arvoja sekä kaventaa merkittävästi puiston virkistyskäyttöä.

Kauemmas Länsiväylälle sijoittuva linjaus (ns. D-linjaus), jonka kielteiset vaikutukset luontoon ovat ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (YVA) mukaan huomattavasti A-linjausta vähäisemmät, pudotettiin pois valmistelusta vedoten aikataulu-, kustannus- ja toteutettavuussyihin. Nämä eivät ole päteviä perusteluja asemakaavoituksessa. Lisäksi kiireellisyysargumentti on virheellinen, sillä on vahvistettu, että arkkitehtuuri- ja designmuseohankkeen voi toteuttaa Makasiinirannalle tarvittaessa myös ilman satamatoimintojen uudelleenjärjestelyä ja Eteläsatama voidaan tyhjentää laivaliikenteestä jo ennen mahdollista Länsisataman laajennusta ja satamatunnelin rakentamista. Aikatauluarvioissa ei ole myöskään huomioitu, ettei satamatunnelin rakentamista saa ELY-keskuksen lausunnon mukaan aloittaa ennen kuin kirvelilattakoin elinympäristö on kompensoitu. Nämä luonnonsuojelulain mukaiset hyvitystoimet tulevat vaatimaan noin 5–10 vuotta.

Tunneliaukon sijoittamista Porkkalankadun varteen tai vaihtoehtoa 0, jossa tunneli jätettäisiin rakentamatta, ei ole selvitetty riittävästi. Asemakaavan selostuksen sivulla 17 todetaan, että “keskustatunnelin varauksen suuaukon uusi sijainti on mahdollista sijoittaa Porkkalankadulle.” Siten myös Satamatunnelin pohjoisen suuaukon sijoittamisen Porkkalankadulle tulisi olla mahdollista. Kaavoitettujen tunnelinjausten yhdistäminen olisi myös kokonaisuuden kannalta järkevää.

## Satamatunneli uhkaa Lapinlahden sairaalapuiston luontoarvoja

Alueidenkäyttölain 197 §:n mukaan viranomaispäätöksissä on noudatettava luonnonsuojelulakia (9/2023). Tämä vaatimus ei toteudu, sillä satamatunneliaukon alta kaadettaisiin vanhoja jalopuita, kuten uhanalaisuusluokaltaan vaarantuneita ja luonnonsuojelulain mukaisesti luonnonsuojeluasetuksella (166/1997, Liite 3(a)) rauhoitettuja kynäjalavia (*Ulmus laevis*) ja vaarantuneen, tiukasti suojellun liito-oravan (*Pteromys volans*) lisääntymis- ja levähdyspaikkoja heikennettäisiin luonnonsuojelulain vastaisesti.

Lapinlahden sairaalapuiston kasvisto on ainutlaatuinen ja kantakaupungin puistoista runsain, sillä siinä yhdistyvät alkuperäinen luonto ja vanha puistokulttuuri, jota erityisesti ylilääkärit edistivät tuomalla puistoon lukuisia kasvilajeja (Mustiala 2000, Helsingin kaupungin rakennusviraston viherosaston selvityksiä 2000:11). Satamatunnelin pohjoisen aukon alueella

sijaitsee Helsingin kaupungin luontojärjestelmän mukainen arvokohde *Lapinlahden sairaalapuiston etelälaita liepeineen*, joka on luokiteltu arvoluokkaan 1, hyvin arvokas. Alueen uhattu arvokasvillisuus muodostuu niitty- ja kalliokasvillisuudesta.

Puiston länsireunan kallioalueella on arvokasta kalliokasvillisuutta, kuten iso- ja keltamaksaruohoa (*Sedum telephium*, *S. acre*), mäkiarhoa (*Arenaria serpyllifolia*), ruoho- ja nurmilaukkaa (*Allium schoenoprasum*, *A. oleraceum*), hopeahanhikkia (*Potentilla argentea*), mäkikuismaa (*Hypericum perforatum*) ja heinäratamoa (*Plantago lanceolata*) (asemakaavan selostus, sivu 22). Kalliokasvillisuus on peräisin ajalta ennen sairaalapuiston rakentamista (Mustiala 2000).

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

## **Satamatunnelin rakentaminen tuhoaa tiettävästi Suomen laajimman mukulakirveliesiintymän**

Yksi arvokkaan niittykasvillisuuden lajeista on 1800-luvun loppupuolella Lapinlahdessa viljelty mukulakirveli (*Chaerophyllum bulbosum*). Se on erittäin uhanalaisen ja erityisesti suojellun kirvelilattakoin (*Depressaria chaerophylli*) isäntä- ja ravintokasvi.

Uudenmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta tehdyissä selvityksissä Lapinlahden puistossa on todettu mahdollisesti Suomen laajin mukulakirvelikasvusto. Sen ydinalue sijaitsee laajasti satamatunnelin pohjoisen aukon kohdalla, tulevan tunnelikaukalon ja betonikannen alueella sitä ympäröivällä työmaa-alueella.

Mukulakirveliä tuhoutuu suoraan tunnelikaukalon tieltä ainakin 570 neliömetrin alueella (ELY-keskuksen lausunto 25.6.2024). Tuhoutuva alue on kuitenkin huomattavasti tätä arviota suurempi, kun arvioinnissa huomioidaan tunnelilinjauksen pohjoispuolelle sijoittuva Länsibaana sekä molempien hankkeiden rakentamisen aikaiset työmaat ja sekä niistä aiheutuvat epäsuorat haitat. Ilmarisen rakennuksen ja tunnelin tukimuurin välissä sijaitsevan kevyen liikenteen väylän, kahden kaksikaistaisen tunnelin ja Länsibaanan yhteenlaskettu leveys Ilmarisen rakennukselta pohjoiseen on yhteensä noin 35 metriä, minkä lisäksi Länsibaanan työmaa-alue kasvattaa puiston tuhoutuvaa alaa muutamalla metrillä. Jokaisella lisämetrillä on vakavat negatiiviset vaikutukset, mikä korostuu, kun huomioidaan, että kyseessä on mukulakirvelin keskeisin esiintymä koko Suomessa.

Mukulakirvelin hyvityssuunnitelmassa todetaan, että ”satamatunnelihankkeen ja länsibaanan ei arvioitu aiheuttavan epäsuoria haittoja mukulakirvelialueille” (asemakaavan selostus, s. 325). Tämä on virheellinen arvio. Epäsuoraa vaikutusta kirvelilattakoin elinympäristöön on sekä rakentamisen aikaan (esimerkiksi louhinnan ja irtolouheen kuljetusten kivipöly, melusteet, työmaa-alueiden suunnitteleman laajentuminen) että sen jälkeen (esimerkiksi

lisääntyvä kulutus ihmisten kulkureittien muuttuessa). Tunneliaukon lähialueella epäsuoraa haittaa tulee arvioida 50 prosentin mukaan.

## **Mukulakirvelin hyvityssuunnitelma ei takaa mukulakirvelin ja kirvelilattakoin elinmahdollisuuksia muualla puistossa**

Hävitettävät mukulakirvelikasvustot on asemakaavaehdotuksen mukaan kompensoitava erillisen hyvityssuunnitelman mukaisesti (asemakaavan selostus, s. 26, 27).

Mukulakirvelikasvustojen ekologista kompensatiota koskeva kaavamääräys ei kuitenkaan riitä turvaamaan kirvelilattakoin elinympäristöjä, sillä se edellyttää vain toimenpiteiden toteuttamista, ei niiden onnistumisen varmistamista. Kaavamääräystä tulee tarkentaa niin, että kompensatiotoimien onnistuminen pitkällä aikavälillä on varmistettava riippumattomin tutkimuksin ennen kuin satamatunnelia voidaan alkaa rakentaa.

Helsingin Sataman Ramboll Oy:ltä tilaaman kirvelilattakoin elinympäristöjen ekologisen kompensaation hyvityssuunnitelman luonnos (päiväty 17.12.2024, asemakaavan selostus, s. 303), on vaillinainen eikä johda riittävään hyvitykseen. Hyvityssuunnitelmassa esitetään 1,1-kertaista luonnonarvohehtaarien kompensatiota suhteessa satamatunnelin ja Länsibaanan suoriin vaikutuksiin. Tämä ei kuitenkaan riitä, sillä kummallakin hankkeella on edellä mainittuja epäsuoria haitallisia vaikutuksia, joita ei ole huomioitu laskelmissa. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus on lausunnossaan (25.6.2024) todennut, että jopa ”1,5-kertainen hyvitysalue olisi puutteellinen, eikä vastaa ELY-keskuksen ennakkokäsitystä riittävästä hyvityskertoimesta”.

Kirvelilattakoin kompensatiota tulee kasvattaa tavalla, joka ei heikennä Lapinlahden puiston muita luonto-, virkistys- tai kulttuuriperintöarvoja. Hyvityssuunnitelmaa tulee muuttaa siten, että mukulakirvelialueiden kasvustojen menestymistä ja laajuutta sekä toukkien esiintymistä seurataan vuosittain myös rakentamisen aikana ja että tunnelin rakentamistyöt tulee tarvittaessa keskeyttää, jos näissä populaatioissa havaitaan heikentymistä tai muita puutteita.

## **Mukulakirveliesiintymien hävittäminen vaarantaa Suomen elinvoimaisimman, erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin esiintymän**

Erittäin uhanalaisen (EN) kirvelilattakoin (*Depressaria chaerophylli*) toukka elää mukulakirvelillä. Kirvelilattakoi on luonnonsuojelulain (9/2023) 75 §:n mukaisesti luonnonsuojeluasetuksessa (1066/2023) liitteessä 6 mainittu erityisesti suojeltava ja erittäin uhanalainen laji. Suomessa kirvelilattakoita tavataan vain kolmelta paikalta (asemakaavan selostus, s. 24): Helsingistä Lapinlahden puistosta, Inkoosta Fagervikin puistosta ja Kaarinasta. Näistä elinvoimaisin esiintymä on Lapinlahdessa.

Kirvelilattakoi on riippuvainen mukulakirvelikasvustoista, ja niiden tuhoutuminen tarkoittaa suoraan kirvelilattakoin elinympäristöjen tuhoutumista. Lisäksi tunnelin rakentamisesta

aiheutuvan louhinnan ja irtolouheen kuljetusten tuottama kivipöly uhkaa toukkien ruokailumahdollisuuksia.

Luonnonsuojelulain 76 § mukaan viranomaisten tulee ottaa uhanalaiset eliölajit huomioon kaavoitusta koskevassa päätöksenteossa. Koska asemakaavaehdotus ei edellytä todentamaan mukulakirvelin hyvitystoimenpiteiden onnistumista ennen rakentamisen aloittamista, ei se huomioi riittävässä määrin haittaa erittäin uhanalaiselle kirvelilattakoille ja on siksi luonnonsuojelulain vastainen.

EU:n ennallistamisasetus (2024/1991) on tullut voimaan elokuussa 2024. Ennallistamisasetuksen tavoitteena on luontokadon pysäyttäminen, ja se toimeenpanee EU:n biodiversiteettistrategiaa. Erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin elinolosuhteiden heikentäminen on ristiriidassa ennallistamisasetuksen tavoitteiden kanssa.

### **Satamatunnelin rakentaminen hävittää liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja**

Liito-orava (*Pteromys volans*) on EU:n luontodirektiivin liitteen IV (a) ja luonnonsuojelulain (9/2023) 78 §:n mukaisesti luonnonsuojeluasetuksessa (160/1997, Liite 4) mainittu tiukkaa suojelua edellyttävä laji, jonka lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei saa hävittää tai heikentää. Suomessa se on luokiteltu vaarantuneeksi lajiksi (VU). Lapinlahden lähialueilla sen keskeisiä lisääntymis- ja levähdyspaikkoja sijaitsee lännessä Lapinlahden rantapuistossa, Kaartin hautausmaan ja koirapuiston kulmassa, joka on erittäin lähellä suunniteltua tunneliaukkoa, sekä ortodoksisen hautausmaan kaakkoiskulmassa (Liito-oravaselvitys Lapinlahden alueella 4.6.2024, s. 7, Kuva 3).

Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen (2451/2023) mukaan alueita, jotka ovat liito-oraville soveltuvia ja joihin on olemassa reitti, tulee pitää suojeltavina lisääntymis- ja levähdyspaikkoina riippumatta siitä, milloin liito-oravia on viimeksi havaittu alueella. Asiantuntijoiden vuonna 2024 toteuttamassa selvityksessä tunnistettiin A-linjauksen betonitunnelin ja Länsibaanan kohdalla liito-oravien pesäpuiksi soveltuvia kolopuita (Liito-oravaselvitys, s. 8, Kuva 5). Kolopuut ja niiden läheisyydessä sijaitsevat suojaa ja ravintoa tarjoavat puut tuleekin vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan katsoa liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi (Liito-oravaselvitys, s. 10), ja niiden kaataminen satamatunnelin tieltä on siten luonnonsuojelulain 78 §:n vastaista. Liito-oravaselvitys ei anna perusteita tulkita asiaa toisin.

Kuitenkin liito-oravaselvityksen (s. 10) mukaan "16.4.2024 Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa käydyssä ennakkoneuvottelussa ELY-keskuksen edustajat totesivat, että liito-oravalle soveltuvat kolopuut tunnelilinjauksen pohjoispuolella (Kuva 5) eivät ole ELY-keskuksen tulkinnan mukaan luonnonsuojelulain 78 §:n mukaisia lisääntymis- ja levähdyspaikkoja." Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry haastaa voimakkaasti tämän tulkinnan, sillä se on ristiriidassa asiantuntijaselvityksen ja vakiintuneen oikeuskäytännön kanssa.

Tunnelin rakentaminen hävittäisi vähintään 1250 neliometriä liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen aluetta. Myös erittäin lähellä satamatunnelin aukkoa sijaitseville lisääntymis- ja levähdyspaikoille johtavaan kulkuyhteyteen kohdistuu riskejä. Liito-oravan kriittisten kulkuyhteyksien heikentäminen voidaan katsoa lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiseksi (Liito-oravaselvitys, s. 4).

Satamatunnelin rakentamisesta aiheutuva värinä ja melu heikentävät kalliotunnelin alueella säilyviä liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Vaikka värinä ja melu ovat haitallisia erityisesti liito-oravan lisääntymisaikana, ovat paikat tärkeitä liito-oravan levolle, suojautumiselle ja piiloutumiselle ympäri vuoden. Satamatunnelin aukon rakentaminen erittäin lähelle liito-oravan levähdyspaikkoja myös liito-oravan lisääntymisaikojen ulkopuolella rikkoo siten luonnonsuojelulain 78 §:ää.

### **Betonitunnelin päälle rakennettavan viheralueen kestävyys ei ole turvattu**

Asemakaavaehdotuksessa tuhoutuvaa puistoa pyritään kompensoimaan maisemoimalla betonitunnelin kansi muuhun puistoon sopivaksi vihrealueeksi. Kaavamääräyksen mukaan betonitunnelina toteutettavan tunnelin osan ”katon korkeusasema ja kasvillisuus, suuaukon muotoilu sekä eteläreunan seinärakenne tulee sovitaa ympäristöön ja maisemoida osaksi Lapinlahden sairaalapuistoa”. Betonikannet eivät sovellu korkeiden puiden ja muun korkean kasvillisuuden kasvualustoiksi. Satamatunnelin betonikannen päälle rakennettava viheralue tulee suunnitella huolellisesti, suunnitelmien tulee olla saatavilla kaupunkilaisille ja niiden tulee perustella, miten alueen maisemointi osaksi Lapinlahden puistoa onnistuu. Havainnekuvien tulee olla realistisia.

Betonikannelle maisemoitavan kasvillisuuden kestävydestä ei ole mainintaa asemakaavan selostuksessa. On selvää, että betonikannelle rakennettavan puiston uhkana ovat sekä kuivuus että talvisin kylmyys maalämmön puuttumisen takia. Helsingissä on useita esimerkkejä betonikansien päälle perustettujen puisto- ja viheralueiden epäonnistumisista, muun muassa kuivumisalttiuden takia. Betonikannen päälle perustettavan viheralueen kestävyys ja otollisten olosuhteiden luominen alueen tyyppiselle niittykasvillisuudelle on taattava kaavamääräyksellä.

Lisäksi tulee varmistaa, että betonikannelle rakentuvan alueen ylittäminen on mahdollista liito-oravalle.

### **Satamatunneli uhkaa Lapinlahden sairaala-alueen kulttuuriympäristöarvoja**

Valtioneuvoston valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskeva 1.4.2018 voimaan tullut päätös edellyttää, että valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot, kohteiden alueellinen monimuotoisuus ja ajallinen kerroksisuus

turvataan maakuntien suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Museovirasto on määritellyt vuonna 2009 Lapinlahden sairaala-alueen valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY), jota tämä valtioneuvoston päätös turvaa. RKY-alue ulottuu etelässä Ilmarisen taloon asti ja sisältyy siten satamatunnelin asemakaava-alueeseen. Lisäksi asemakaavan alueella sijaitsee niin ikään RKY-kohdeluetteluun kuuluva valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö Hietaniemen hautausmaat.

Myös maakuntakaavassa Lapinlahden sairaalapuisto on määritelty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Suomi liittynyt ns. Faron yleispuitesopimukseen ja sen myötä tunnustaa, että jokaisella oikeus nauttia kulttuuriperinnöstä ja osallistua sen rikastuttamiseen ja jokaisella on velvollisuus kunnioittaa niin omaa kuin muidenkin kulttuuriperintöä. Satamatunnelihanke ei noudata yleispuitesopimuksen henkeä.

Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan kaikista aiemmin valmistelussa olleista linjausvaihtoehdoista ”vaihtoehdolla A on arvioitu olevan myös suurimmat kielteiset vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön” (Uudenmaan ELY-keskus, Perusteltu päätelmä YVA-selostuksesta, s. 18).

Sairaala-alue ympäröivä puisto puutarhoineen on kiinteä osa sairaalan potilashoidon historiaa. Potilaat osallistuivat puiston rakentamiseen 1840–1870-luvuilla, ja sommitelmat, kulkuväylät, maisemat, rakenteet ja kasvillisuus olivat ylilääkäreiden ja puutarhureiden huolellisesti suunniteltuja. Sairaala-alue liittyy maisemakokonaisuuteen, jonka muodostavat rauhallinen merenlahtinäkö, läheiset historialliset hautausmaat sekä Hietaniemen rannat.

Lapinlahden puiston eteläosan tyylipiirteet muodostuvat tilan tunnusta ja tunnelmasta, joihin vaikuttavat näkymät, kokemukset tilasta ja sen rajasta, luontoelämykset sekä tuoksut ja äänet (Hemgård, Gretel, luento 12.5.2025). Puistotilaa rajaavan reunakasvillisuuden sekä maaston muotoa määrittävän kallion hävittämisellä on suuret negatiiviset vaikutukset puistoon. Se tuhoaa näitä tyylipiirteitä, jotka ovat olennainen osa alueen kulttuuriympäristöarvoja. Muutos näkyy maisemassa laajalle, ja sen myötä maiseman luonne muuttuu niin, että puiston eteläosan nykyinen käyttö estyy. Kulttuuriympäristöarvojen kannalta sillä ei ole merkitystä, mikä osa Lapinlahden puistosta on aiemmin kaavoitettua tai kaavoittamatonta.

Mukulakirvelin hyvityssuunnitelman mukaiset kylvöt heikentävät kulttuuriympäristöarvoja muualla puistossa. Maisemapuiston kokonaisuuteen kuuluvat avoimet maisemat ja nurmialueet jäävät mukulakirvelikylvöjen alle, mikä muuttaa puiston luonnetta ja tilan tuntua.

Asemakaavan selostuksen sivulla 64 väitetään, että valmistelussa on erityisesti painotettu sitä, että ”huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperintöarvojen turvaamisesta”, ja että asemakaavaehdotus ei siten ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Edellä kuvattujen seikkojen valossa

tämä on virheellinen väite, sillä kaavan vaikutukset ovat täysin päinvastaiset alueidenkäyttötavoitteisiin verrattuna.

Satamatunnelin A-linjaus ei ole sovitettavissa yhteen Lapinlahden sairaala-alueen kulttuuriympäristöarvojen kanssa. Siksi kaava tulee joko hylätä tai palauttaa ja valmistelua jatkaa muiden tunnelinlinjausten pohjalta. Jos tunnelin A-linjaus kaikista sen ongelmista huolimatta halutaan toteuttaa, tulee Länsibaana vähintäänkin sijoittaa betonikannen päälle, jotta puistoalueen arvokkaan reunakasvillisuuden ja kalliomaiseman menetykset jäävät suunniteltua pienemmiksi.

## **Satamatunnelin rakentaminen ja mukulakirvelin hyvitystoimenpiteet pienentävät ja heikentävät virkistysaluetta**

Satamatunnelin rakentaminen pienentää konkreettisesti kaupunkilaisten käytettävissä olevaa puistoa. Se muuttaa jäljelle jäävän puiston etelälaidan maisemaa huomattavasti ja lisää melua ja pienhiukkasia alueella, mikä vaikuttaa alueen viihtyvyyteen ja virkistysmahdollisuuksiin. Puistossa oleskelun elvyttävät hyvinvointivaikutukset heikkenevät.

Mukulakirvelin hyvitysalueet sijaitsevat muualla Lapinlahden puistossa, ja ne tulevat merkittävästi heikentämään puiston virkistyskäyttöä vähentämällä käytettävissä olevaa alaa kaupunginvaltuuston päätöksen vastaisesti (Helsingin kaupunginvaltuusto 2/2021, 19 §, toivomusponsio 2). Mukulakirvelin kukkavarsi kasvaa 1–2 metrin korkuiseksi, minkä vuoksi esimerkiksi koiranulkoilutus, ulkokirpputorit, piknikit, pallopelit ja pulkkailu eivät ole jatkossa mahdollisia hyvitysalueilla. Virkistysmahdollisuuksien kaventumisesta korostavat mahdolliset aidat kylvöalueiden ympärillä.

## **Satamatunnelin vaikutukset hautarauhaan tulee selvittää**

Satamatunnelin A-linjaus alittaa Helsingin ortodoksisen hautausmaan, Hietaniemen hautausmaan ja Suomen Kaartin hautausmaan. Suomalaisen yhteiskunnan sosiaaliset normit edellyttävät kunnioittavaa suhtautumista vainajiin, paikkoihin, joissa vainaja lepää, sekä vainajille läheisten ihmisten tunteisiin. Raskaan liikenteen tunnelin rakentaminen hautojen alle ei ole kunnioittavaa vainajia tai heidän läheisiään kohtaan.

Rikoslain 17 luvun 12 §:n 3. momentin mukaan haudan tai kuolleen muistomerkin turmeleminen tai häpäiseminen rikkoo hautarauhaa. Hautarauhan rikkomiseen voi syyllistyä esimerkiksi kaivamalla maata haudalla, vaikka se tapahtuisi hautaa avaamatta (HE 6/1997).

Satamatunnelin rakentamisen vaikutuksista hautarauhaan tulee teettää ulkopuolinen asiantuntija-arvio. Asemakaavan selostuksessa tulee perustella kattavasti, millä tavoin hautausmaan alueella tapahtuvat maanalaiset rakennustyöt joko ovat tai eivät ole

ristiriidassa hautarauhan kanssa. Samalla tulee kuulla alueen uskonnollisten yhteisöjen näkemyksiä asiasta.

Sosiaalisten normien vuoksi tunnelia ei tule rakentaa hautausmaiden alueelle. Linjausta on välttämätöntä muuttaa, mikäli osoittautuu, että valitun tunnelilinjauksen rakentaminen rikkoo hautarauhaa.

## Asemakaavaehdotus ei huomioi asumista alueella

Lapinlahden puiston eteläosassa sijaitsee Alvila-niminen kerrostalo. Se on tuetun asumisen yksikkö, jossa asuu mielenterveyskuntoutujia. Asemakaavaehdotus ei huomioi riittävästi Alvilan ja lähialueen asukkaiden oikeutta terveelliseen ja turvalliseen elinympäristöön. Tämä on vastoin alueidenkäyttölain 54 §:n 3 momenttia, jonka mukaan asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Helsingin Sataman liiketoiminnan kasvattaminen ei ole hyväksyttävä syy heikentää jo valmiiksi haavoittuvassa asemassa olevien henkilöiden hyvinvointia.

Satamatunnelin rakentaminen ja käyttäminen – erityisesti melu, tärinä ja alueen rauhallisuuden heikkeneminen – vaarantaisivat vakavasti asukkaiden hyvinvointia. Satamatunnelihanke lisäisi merkittävästi asukkaiden stressiä ja haittaisi heidän mielenterveyttään, kuten alueella asuvat mielenterveyskuntoutujat ovat itse tuoneet esiin (ks. Lapinlahden Lähteen artikkeli 11.3.2025: *Satamatunneli vaarantaisi Lapinlahdessa asuvien mielenterveyskuntoutujien hyvinvoinnin*). Alvila ja Lapinlahden puisto muodostavat kuntoutujille tärkeän, suojaisan ja rauhallisen elinympäristön, jonka säilyminen on välttämätöntä heidän toipumisensa ja elämänlaatunsa kannalta.

## Liikennevaikutuksia ei ole arvioitu riittävästi

Alueidenkäyttölain 54 §:n 1 momentin mukaan asemakaavaa laadittaessa on huolehdittava erityisesti liikenteen järjestämisestä niin, että liikenteestä aiheutuvat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Asemakaavan selostuksessa ei ole kuitenkaan esitetty riittävää ja konkreettista arviota siitä, miten tunnelin valmistuminen vaikuttaisi katuverkkoon, liikenneturvallisuuteen, ilmanlaatuun ja kevyen liikenteen olosuhteisiin esimerkiksi Mechelininkadun, Hietaniemenkadun ja Lapinlahdenkadun alueilla (ks. asemakaavan selostus, s. 26–28). Siten haittojen vähentämisestä ei ole huolehdittu alueidenkäyttölain vaatimalla tavalla.

Kaavaselostukseen tulee lisätä yksityiskohtainen ja aluekohtainen liikennevaikutusten arviointi edellä mainittujen katujen alueella.

Asemakaavan selostuksen liikenne-ennusteissa on vertailtu vain vuoteen 2040 sijoittuvia skenaarioita VEA (tunnelilinjaus A) ja VE0 (tunnelin rakentamatta jättäminen). Liikenne-ennusteisiin tulee lisätä kuvaus katuverkoston nykytilan liikennemääristä, jotta voidaan vertailla sitä, miten satamatunnelin rakentaminen tai rakentamatta jättäminen muuttaisivat katuverkon liikennemääriä nykytilaan verrattuna.

Jätkäsaaren asuinalueen liikennemäärät ja niiden muutokset tulee kuvata todenmukaisesti huomioiden Länsisataman liikennemäärien kasvun vaikutus Jätkäsaaren liikennemääriin. Laskelmien tulee olla julkisia. On epätodennäköistä, että Jätkäsaaren asuinalueen läpi kulkeva satamaliikenne vähenisi tulevaisuudessa, kuten vuorovaikutusraportissa väitetään. Samassa vuorovaikutusraportissa (s. 9) todetaan, että "satamatunnelilla ei pyritä ensisijaisesti ratkaisemaan Jätkäsaari/Ruoholahti alueen autoliikenteen ruuhkia vaan parantamaan sataman saavutettavuutta ja mahdollistamaan sujuva sataman operointi."

Asemakaavan selostuksen mukaan (s. 27) "Salmisaarentien, Itämerensolan ja Lapinlahdentien välinen jalankulun ja pyöräilyn reitti on vilkkaassa käytössä ja alueellisesti hyvin merkittävä." Asemakaavassa on varmistettava, että sekä rakentamisen aikana että rakennusvaiheen jälkeen säilyy itä-länsisuuntainen, turvallinen ja suora reitti jalankululle ja pyöräilylle, mikä takaa alueen saavutettavuuden ja virkistyskäytön.

## **Asemakaavaesitys ei huomioi kaukolämpöputken siirtämistä pois puistosta**

Asemakaavan selostuksen mukaan (sivu 26) puiston eteläosaa halkova kaukolämpöputki sijoitetaan maanpinnan alapuolelle tai osaksi tunnelirakennetta siten, että sen vaikutus puistoalueeseen on mahdollisimman pieni. Selostuksessa ei kuitenkaan kuvata sitä, minne ja miten sijoitus tehdään. Kaukolämpöputkea ei YVA-arviointiselostuksen piirustusten mukaan ole suunniteltu osaksi tunnelirakennetta.

Jos kaukolämpöputki päätetään sijoittaa maanpinnan alapuolelle puistossa, mittavat louhinnat ja niiden ympärille sijoittuvat työmaat aiheuttaisivat suuren uhan puiston luonto-, virkistys- ja kulttuuriperintöarvoille. On merkittävä riski, että raskaiden muutostöiden seurauksena kaukolämpöputken vieressä kasvavien puiden juuret vahingoittuvat ja puut kuolevat.

## **Rakentamisen aikaisia kielteisiä vaikutuksia tulee ehkäistä määräyksillä**

Satamatunnelin toteuttamisen kestoksi on arvioitu viisi vuotta. Näin merkittävälle ja pitkäaikaiselle hankkeelle tulee asettaa myös rakentamisen aikaisia määräyksiä, sillä rakentaminen aiheuttaa merkittävää haittaa luonto-, virkistys- ja kulttuuriperintöarvoille sekä Alvila-talossa asuvien mielenterveyskuntoutujien hyvinvoinnille.

Työmaa on alustavasti suunniteltu sijoitettavaksi Lapinlahden puiston ja Länsiväylän väliselle viheralueelle. Kyseessä olevalla alueella sijaitsevat arvokkaat mukulakirveliesiintymät E, F, G, H (Helsingin Sataman mukulakirvelin ja kirvelilattakoin seuranta kesällä 2024). Kaavaselostuksessa ei huomioida, että kallioporauksen melutasot ylittävät lähimpien kohteiden luona ohjearvot (YVA-selostus, s. 346), minkä vuoksi puistoon tarvitaan melueste. Meluesteeksi on esitetty esimerkiksi merikonttiaitaa (YVA-arviointiselostus s. 346).

Asemakaavassa tulee määritellä tiukasti ja yksityiskohtaisesti sekä satamatunnelin että Länsibaanan työmaa-alueiden ja meluesteen sijainnit, leveydet ja rajat. Työmaat ja melueste tulee sijoittaa niin, että alueen luonnolle, erityisesti mukulakirveliesiintymille, ei kohdistu haittaa. Herkän kalliokasvillisuuden suojelemiseksi työkoneiden liikkuminen puistossa työmaan ulkopuolella on kiellettävä ja työmaa-aidat, meluesteet ja muut rakennelmat tulee toteuttaa työmaan puolelta.

Lisäksi työmaat ja melueste tulee huomioida luontovaikutusten arvioinnissa ja mukulakirvelin hyvityssuunnitelmassa.

Tunnelin louhinnasta syntyy irtolouhetta, jonka kuljetus noin 200 raskaalla ajoneuvolla vuorokaudessa (YVA-selvitys, s. 346) uhkaa levittää merkittävästi kivipölyä puistoon. Myös tunnelipuhaltimet levittävät kivipölyä, joka uhkaa mukulakirvelikasvustoissa kesäisin ruokailevaa kirvelilattakoin toukkaa. Irtolouheen kuljetus tulee kieltää kesän ajaksi ja muina aikoina irtolouhekuormat tulee peittää kuljetuksen ajaksi pölyämisen estämiseksi.

Asemakaavan selostuksen mukaan (s. 27) "Salmisaarentien, Itämerensolan ja Lapinlahdentien välinen jalankulun ja pyöräilyn reitti on vilkkaassa käytössä ja alueellisesti hyvin merkittävä." Asemakaavassa on varmistettava, että myös rakentamisen aikana säilyy itä-länsisuuntainen, turvallinen ja suora reitti kevyelle liikenteelle.

## **Satamatunnelilla olisi merkittäviä kielteisiä ilmastovaikutuksia**

Satamatunneli lisää ilmastopäästöjä, sillä sen rakentamisen aikaiset päästöt ovat noin 57 900 tCO<sub>2</sub>e (Vuorovaikutusraportti, s. 13). Lisäksi satamatunnelin rakentamisen taustasy on Helsingin Sataman pyrkimys kasvattaa satamaliikennettä voimakkaasti, ja tunnelin käytöstä tuleekin aiheutumaan 250 tCO<sub>2</sub>e päästöt vuosittain. Satamatunnelin rakentaminen ja sen autoliikennettä lisäävä vaikutus on ristiriidassa Helsingin hiilineutraalisuustavoitteen ja kestävien kulkumuotojen lisäystavoitteen kanssa.

YVA-vaiheen jälkeen valmistelussa muutettiin suunnitelmaa siten, että tunnelin luontoarvoja heikentävät vaikutukset lieventyisivät. Sen seurauksena, että tunneli päätettiin toteuttaa erikoismenetelmällä luontoarvojen huomioimiseksi, on uudella suunnitelmalla noin kaksi prosenttia suuremmat ilmastopäästöt kuin YVA-vaiheen suunnitelmalla.

Ilmastopäästöjen minimoimisen vuoksi kaava tulee palauttaa valmisteluun lyhyempien linjausten osalta.

## **Satamatunnelin rakentaminen ja mukulakirvelin hyvitystoimenpiteet rikkovat voimassa olevan asemakaavan suojelumääräyksiä**

Lapinlahden alueen 6.7.2012 voimaan tulleen asemakaavan nro 12046 laatimisen keskeisenä lähtökohtana oli alueen rakennusten ja puistomiljöön asemakaavallinen suojeleminen.

Asemakaava sisältää suojelumääräyksiä, joiden avulla puiston ja rakennusten suojeleminen on pyritty turvaamaan. Puistolle on haettu vahvempaa suojeleminen lukuisia kertoja, mutta kerta toisensa jälkeen tämä vaatimus on tyrmätty vedoten siihen, että asemakaavan tarjoama suojeleminen on vahva. Uudenmaan ELY-keskus päätti esimerkiksi 2.11.2020 olla suojeleminen Lapinlahden sairaala-alueella rakennusperintölain nojalla vedoten siihen, että voimassa olevan asemakaavan antama suojeleminen on riittävä. Myös Helsingin kaupunginhallitus totesi lausunnossaan Uudenmaan ELY-keskukselle, että ”voimassa oleva suojeleminen rakennussuojelulain nojalla ja nykyinen asemakaava turvaavat Lapinlahden rakennusten ja puistoalueen säilymistä” (KHS 24/2020, 403 §).

Nyt ehdotettava asemakaava on kuitenkin räikeässä ristiriidassa voimassa olevan asemakaavan suojelumääräysten kanssa. Esimerkiksi asemakaavan selostuksen sivulla 56 todetaan, että ”Länsibaanan alustavassa suunnittelussa valittu linjaus sijoittuu asemakaavassa nro 12046 suojeltujen puu- ja pensasryhmien (hpp ja hpp-1) päälle, minkä takia suojelemerkinneet on poistettu asemakaavasta.” Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry ihmettelee, voiko uudella asemakaavalla todella kumota suojeleminen määräykset, joiden on niistä useasti väitetty olevan riittävät puiston turvaamiseen. Mikä merkitys voimassa olevan asemakaavan suojelumääräyksillä on, elleivät ne ohjaa puistoalueen käyttöä tämän satamatunnelihankkeen tapauksessa?

Satamatunnelin asemakaavaehdotus, jossa hävitetään puistotilaa rajaavaa reunakasvillisuutta sekä maaston muotoa määrittelevää kalliota ja muutetaan avaria nurmialueita mukulakirvelin hyvitysalueiksi, on ristiriidassa erityisesti seuraavien kaavamääräysten kanssa:

”Puiston alkuperäinen tilarakenne, maaston muodot, sommitelmat, kulkuväylät, rakenteet ja kasvillisuus tulee säilyttää, kunnostaa tai palauttaa. Erityisesti avoimia alueita reunustava kookas vanha puusto sekä puuvartisesta 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.”

”Muu arvokas ruohovartinen kasvillisuus tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa.”

"Puiston kunnostustöiden tulee perustua puistohistorialliseen selvitykseen ja sen pohjalta laadittuun kunnostussuunnitelmaan." Näin ei ole toimittu, kun mukulakirveliä on istutettu uusille alueille puistossa. Puiston itäosaan on levitetty laajasti uutta kasvimultaa ilman, että kyseisen alueen kasvi- ja eliölajeista on ajantasaista tietoa.

"Puistoon ei saa rakentaa toimintoja erottavia aitoja, lukuun ottamatta alueita, joiden osalta aiheesta on erikseen määrätty." Mukulakirvelin hyvityssuunnitelman mukaan hyvitysalueet saatetaan silti aidata niiden kulumisen ehkäisemiseksi.

Museovirasto on todennut omassa kannanotossaan 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 osuuksineen ei ole mahdollinen". Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry vaatii, että voimassa olevan asemakaavan suojelumääräyksiä ja Museoviraston linjausta kunnioitetaan.

## **Asemakaavaehdotus ei huomioi satamatunnelin, Länsibaanan ja Ilmarisen tontin uudisrakentamisen yhteisvaikutuksia**

Länsibaanan summittainen linjaus asemakaavaehdotuksessa estää satamatunnelin ja Länsibaanan puustoon, kasvillisuuteen ja kalliopohjaan kohdistuvien vaikutusten arviointia. Satamatunneli voi merkittävästi rajata mahdollisuuksia linjata Länsibaana niin että puiston luonto-, kulttuuri- ja virkistysarvot säilyvät.

Asemakaavaehdotuksen mukaan Länsibaana tulee toteuttaa kaupunkikuvallisesti laadukkaana ja sovittaa Lapinlahden sairaalapuiston arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sekä liito-oravan ydinalueeseen. Yhteensovittaminen tarkoittaa koirapuiston pohjoispuolella käytännössä sitä, että baana täytyy sovittaa nykyisen väylän leveyteen niin, ettei liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi sopivia puita tai niiden läheisyydessä olevia puita kaadeta eikä puiden kasvuedellytyksiä heikennetä.

Lapinlahden puiston eteläpuolella sijaitsevan Ilmarisen tontin asemakaavamuutos on vireillä. Satamatunnelin asemakaavaehdotusta ei ole yhteensovitettu riittävästi Ilmarisen tontin asemakaavamuutoksen kanssa, vaikka molempien hankkeiden vaikutukset kohdistuvat samoihin katualueisiin, puistoon, kulttuuriympäristöön ja liikennejärjestelyihin Lapinlahden alueella.

Alueidenkäyttölain 39 §:n mukaan asemakaavan tulee perustua riittäviin selvityksiin, ja sen tulee edistää yhdyskuntarakenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä ja ympäristön laadun turvaamista. Yhteisvaikutusten arvioimatta jättäminen rikkoo tätä vaatimusta ja voi johtaa siihen, että Lapinlahden puiston luonto-, kulttuuri- ja virkistysarvot vaarantuvat pysyvästi.

Asemakaavaehdotukseen tulee sisällyttää tarkka Länsibaanan linjaus. Satamatunnelin, Länsibaanan ja Ilmarisen tontin uudisrakentamisen yhteisvaikutukset tulee selvittää ja kaavaselostuksessa tulee esittää ratkaisut, joilla varmistetaan viheralueiden, kulttuuriympäristön ja liikennejärjestelyjen kestävä säilyminen Lapinlahden alueella. Valmistelussa tulee selvittää mahdollisuus siirtää satamatunnelin aukkoa niin että se sijoittuu Ilmarisen tontin tulevan uudisrakennuksen alle.

## **Satamatunnelin kaavaprosessissa on rikottu kaavahierarkiaa**

Kaavoitusprosessi on ollut alueidenkäyttölain (132/1999) 54 §:n vastainen, koska se rikkoo kaavahierarkiaa. Satamatunnelin asemakaavan valmistelussa ei ole odotettu kaavahierarkiassa ylemmällä tasolla olevan Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan valmistumista, mikä on välttämätöntä, jotta se voidaan huomioida Satamatunnelin asemakaavaprosessissa alueidenkäyttölain edellyttämällä tavalla.

Asemakaavan valmisteluun ei sisälly riittävää vaikutuksen arviointia tunnelin A-linjauksen vaikutuksista esimerkiksi Salmisaaren maankäyttöön tai Länsiväylän ympäristön viihtyisyyteen ja asuinkelpoisuuteen. Satamatunnelin asemakaavan vaikutusalue on huomattavasti laajempi kuin itse asemakaava-alue, mikä korostaa Länsiväylän osayleiskaavan merkitystä ja ensisijaisuutta tässä asiassa. Satamatunnelin asemakaava ei ole tarkoituksenmukainen koko kaupungin yleiskaavan mukaiseen kehitykseen nähden.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 9.5.2023 Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet, joiden mukaan Länsiväylän ympäristöön suunnitellaan tiivistä ja monipuolista, kantakaupunkimaista rakennetta ja rakentamisen pääpaino osoitetaan Salmisaareen (Kaupunkiympäristölautakunta 15/2023, 239 §). Suunnitteluperiaatteiden mukaan osayleiskaavassa tulee huomioida ekologiset yhteydet ja alueelle ominaisten lajien säilyminen. Satamatunnelin asemakaava on ristiriidassa näiden suunnitteluperiaatteiden kanssa, koska valitulla tunnelilinjauksella heikennetään Salmisaaren maankäyttöpotentiaalia lukitsemalla Länsiväylän alkuosa raskaan liikenteen väyläksi ja vaarannetaan Lapinlahden puistossa elävien eläin- ja kasvilajien säilyminen. Asemakaavan selostuksen sivulla 10 väitetään, että ”kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa Salmisaaren alueen maankäytön kehittäminen tulevaisuudessa”, mikä ei tosiasiallisesti ole mahdollista.

On välttämätöntä, että ensin tehdään kaavahierarkian mukainen päätös Länsiväylän ympäristön osayleiskaavasta ja vasta sitten päätetään asemakaavalla satamatunnelin linjauksesta.

## **Vuorovaikutus ei ole toteutunut lain vaatimalla tavalla**

Alueidenkäyttölain (132/1999) 6 §:n mukaan kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden henkilöiden ja yhteisöjen kanssa, joiden oloihin tai etuihin kaava

saattaa huomattavasti vaikuttaa. Satamatunnelin asemakaavoitusprosessin vuorovaikutus on toteutettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti, ja kaupunkilaisten mielipiteitä on kysytty useissa vaiheissa (yleisötilaisuudet 16.1.2023 ja 16.4.2025, Kerro Kantasi -kysely 19.12.2022–20.1.2023, mielipiteen jättämisen mahdollisuus OAS:n nähtävilläolon aikana, muistutusmahdollisuus kaavaehdotuksen nähtävilläolon aikana 15.4.-19.5.2025, yleisötilaisuus YVA-selostuksesta 29.11.2023, yleisötilaisuus tiesuunnitelmasta 29.2.2024).

Pelkkä mielipiteiden kysyminen ei kuitenkaan riitä. Kuntalain (410/2015) 22 §:n mukaan kaupunginvaltuuston on pidettävä huolta monipuolisista ja vaikuttavista osallistumisen ja vaikuttamisen mahdollisuuksista ja menetelmistä. Perustuslain (731/1999) 2 §:n mukaan yksilöllä on oikeus osallistua ja vaikuttaa elinympäristönsä kehittämiseen. Perustuslain 14 §:n mukaan julkisen vallan tehtävänä on edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä itseään koskevaan päätöksentekoon ja 20 §:n mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon. Kaupunkilaisten tosiasiallisten vaikutusmahdollisuuksien turvaaminen on erityisen tärkeää mittaluokaltaan näin suuressa hankkeessa, joka uhkaa luontoa ja sen monimuotoisuutta, ympäristöä ja kulttuuriperintöä, sillä perustuslain 20 §:n mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille.

Kaupunkilaisten näkemykset on toistuvasti sivuutettu, eikä kaupunkilaisilla ole ollut tosiasiallisia mahdollisuuksia vaikuttaa hankkeeseen pieniä yksityiskohtia enempää. Satamatunnelin asemakaavaprosessissa vaikuttavat osallistumismahdollisuudet eivät ole toteutuneet, mikä rikkoo kunta- ja perustuslakia ja on hyvän kaavoitustavan vastaista.

Vuorovaikutusraportti ei kuvaa sitä A-linjauksen vastustuksen laajuutta, joka on ilmennyt yleisötilaisuuksissa ja kyselyssä, eikä tämä vastustus ole välittynyt asemakaavaehdotukseen. Esimerkiksi kaikissa KerroKantasi-kyselyn 164 vastauksissa vastustettiin tunnelin A-linjausta, mutta tätä ei edes mainita vuorovaikutusraportissa. 16.1.2023 järjestetyn asukastilaisuuden muistion (Vuorovaikutusraportti, s. 29) mukaan D-linjaus keräsi selkeästi eniten kannatusta. Muiden tunnelilinjausvaihtoehtojen aiheuttamat rakennustyöt ja muutokset Lapinlahden puiston eteläosaan keräsivät runsaasti kritiikkiä liki kaikissa käytetyissä puheenvuoroissa.

Jatkovalmistelussa satamatunnelin suunnitelmat eivät ole muuttuneet siten, että ne eivät enää aiheuttaisi vaaraa Lapinlahden alueen luonto-, virkistys- ja kulttuuriperintöarvoille, minkä vuoksi myös aiemmissa vaiheissa ilmaistut A-linjausta vastustavat mielipiteet pätevät edelleen. Valinta eri tunnelilinjausten välillä on tehty Helsingin kaupungin ja Helsingin Sataman edustajista koostuvassa satamatoimintojen uudelleenjärjestelyn ohjausryhmässä kesäkuussa 2024 (Vuorovaikutusraportti sivu 16). Tänä ajankohtana kaupunkilaisten mielipiteet ovat olleet tiedossa, mutta ne on ohitettu.

Maankäyttö- ja rakennuslain esitöiden (HE 81/2006) mukaan kaavoitusprosessissa keskeistä on toimivan vuorovaikutuksen aikaan saaminen, jolloin voidaan välttää ristiriitojen kärjistyminen konflikteiksi. Alueeltaan laajoissa tai vaikutuksiltaan merkittävässä ja useita osallisia koskevissa kaavoissa on käytettävä monipuolisia osallistumisen ja vuorovaikutuksen tapoja. Satamatunnelikaava on sekä laaja että vaikutuksiltaan merkittävä. Siihen nähden osallistumismahdollisuudet kaavaprosessiin ja osallistumisen vaikutukset asemakaavaehdotukseen ovat olleet täysin riittämättömiä.

Lapinlahden puiston eteläosassa sijaitsevassa Alvila-kerrostalossa asuville mielenterveyskuntoutujille kuuluu alueidenkäyttölain 6 §:n mukainen mahdollisuus osallistua kaavaprosessiin, koska he asuvat satamatunnelin välittömässä vaikutuspiirissä. Pro Lapinlahti ry on 15.11. 2024 päivätyssä mielipiteessään osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta tuonut esille että osallisten listalta puuttuu A-vaihtoehdon tunnelikaukaloa lähimpänä sijaitsevan rakennuksen eli hoivakoti Alvilan rakennuksen omistaja Y-säätiö sr ja rakennuksessa ympärivuorokautista palveluasumista toteuttava toiminnanharjoittaja Kakspy Palvelut Oy.

Vuorovaikutusraportista ilmenee, ettei asukkaita, talon asumispalveluita tuottavaa Kakspy Palvelut Oy:tä tai Alvila-talon omistajaa Y-säätiötä ole kuitenkaan määritelty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa osallisiksi alueen suunnittelussa. Asemakaava tulee siksi palauttaa valmisteluun ja Alvilan asukkaille tulee tarjota samat osallistumismahdollisuudet, jotka muut kaavan vaikutuspiiriin kuuluvat ovat saaneet kaavaprosessin aikana. Kaavaprosessia ei voida edistää tai kaavaa hyväksyä ja saattaa voimaan ilman, että näitä tahoja on osallistettu asemakaavan valmisteluvaiheessa.

## **Kaavaprosessi ei ole toteutunut hyvän hallinnon mukaisesti**

Kaupunginvaltuuston vuonna 2021 tekemä päätös kuvataan vuorovaikutusraportin sivulla 18 virheellisesti: "Vaihtoehtoa, jossa tunnelia ei tule, ei ole tutkittu enää tarkemmin, koska kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti satamatunneli on osa satamatoimintojen uudelleenjärjestelyjen kokonaisuutta". Kaupunginvaltuusto ei tehnyt periaatepäätöstä satamatunnelin toteuttamisesta vaan ainoastaan sen suunnittelusta (Helsingin kaupunginvaltuusto 2/2021, 19 §). Hyvät suunnittelukäytännöt edellyttävät, että

hanketta ohjaavia poliittisia linjauksia ymmärretään ja noudatetaan. Satamatoimintojen uudelleenjärjestelyyn liittyvässä valmistelussa tulee varautua myös siihen vaihtoehtoon, että satamatunnelia ei päätetä toteuttaa.

Asemakaavan selostuksessa ja vuorovaikutusraportissa esitetään myös hyvin asenteellisia ja värittyneitä näkemyksiä, kuten "[Lapinlahden puiston] suojeleuarvoja hämärtävät nykyisin paitsi alueen osin ränsistynyt yleisilme" tai "helsinkiäisten elämänlaatu kärsisi [ilman satamatunnelia]". Nämä ovat hyvin rohkeita väitteitä, jotka vaativat tuekseen uskottavia perusteluita, jotka eivät ilmene kaava-aineistosta.

## **Viranomaisen toiminta ei ole ollut puolueetonta**

Hallintolain (434/2003) 6 § mukaan viranomaisen toimien on oltava puolueettomia ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. Satamatunnelihankkeessa elinkeinoelämää edustava Helsingin Satama on osallistunut valmistelutyöhön tiiviisti lähes viranomaisen ominaisuudessa, kun taas muiden osallisten, erityisesti kansalaisyhteiskuntaa edustavien tahojen vaikutusmahdollisuudet ovat olleet hyvin rajalliset. Helsingin Sataman näkemykset eivät edusta kaupungin ja kaupunkilaisten objektiivista etua vaan ensisijaisesti sataman ja sen avainasiakkaiden eli risteilyvarustamoiden liiketaloudellisia etuja. Helsingin kaupunkiympäristön toimiala ei ole siten kohdellut hankkeen osallisia puolueettomasti, kuten hallintolaki edellyttää, vaan edistänyt vahvasti yhden osapuolen etua kaupungin yleisen hyvän sijaan.

## **Kaavoitusprosessi ei ole ollut läpinäkyvä**

Tunnelin A-linjauksen valintaa on perusteltu aikataulu-, kustannus- ja toteutettavuussyillä, jotka eivät ole hyväksyttäviä perusteluita kaavoitusprosessissa. Lisäksi tarkemmat selvitykset eri linjausvaihtoehtojen aikatauluista, kustannuksista ja toteutettavuudesta eivät ole olleet julkisesti saatavilla, mikä estää kaupunkilaisia arvioimasta linjauksen valintaa. Julkisen YVA-selostuksen perusteella voidaan todeta, että A-linjauksen valintaa ei voida pitää perusteltuna sen haitallisten luonto-, kulttuuri- ja hyvinvointivaikutusten takia.

Satamatunnelin A-linjauksen kustannuksiksi on arvioitu noin 300 miljoonaa euroa, minkä lisäksi Helsingin kaupunki menettää päätöksen myötä noin 138 miljoonan euron arvosta rakennusoikeutta Salmisaaressa. Helsingin Sataman mukaan se toteuttaa investoinnin itse ja rahoittaa sen kokonaan sataman käyttäjiltä kerättävillä maksuilla. Viime vuosina on saatu huomata, että yhteiskunnalliset ja maailmanpoliittiset tilanteet muuttuvat äkistikin. Sataman mahdolliset skenaariorit Helsingin ja Tallinnan välisen laivaliikenteen kasvusta eivät ole julkisia, eikä kaupunkilaisille tai poliittisille päättäjille ole annettu mahdollisuutta arvioida hankkeen kokonaistaloudellista kannattavuutta ja niitä taloudellisia riskejä, joita hankkeeseen liittyy.

Koska Helsingin Satama on Helsingin kaupungin kokonaan omistama yritys ja osa Helsingin kaupunkikonsernia, vastuu investoinnin rahoittamisesta on viime kädessä Helsingin kaupungilla ja helsinkiläisillä veronmaksajilla. Siksi hankkeen yhteiskuntataloudellisen kannattavuusarvion tulee olla julkisesti kaikkien helsinkiläisten saatavilla. Samalla pitäisi esittää, mitä tapahtuu silloin, jos Helsingin Satama ei kykenekään rahoittamaan Länsisataman laajentamista ja satamatunneli-investointia täysin liikenteestä keräämillään maksuilla.

Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry pyytää, että kaupungin perusteltu kannanotto tähän muistutukseen ja tieto kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään osoitteeseen [nonni.makikarki@lapinlahdenlahde.fi](mailto:nonni.makikarki@lapinlahdenlahde.fi).

Helsingissä 19.5.2025,

Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry

Pentti Arajärvi

puheenjohtaja

Nonni Mäkikärki

toiminnanjohtaja