

23.1.2026

KUNNALLISVALITUS HELSINGIN HALLINTO-OIKEUDELLE

Asia

Helsingin kaupunginvaltuuston päätös satamatunnelin asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta (nro 12957) 308 §, 10.12.2025

Valittaja

Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry
Lapinlahdenpolku 8 D, 00180 Helsinki
Y-tunnus 1106710-4

Sisällys

VALITUSOIKEUS.....	3
VAATIMUKSET	3
ASIAN TAUSTA JA VAATIMUSTEN PERUSTELUT.....	4
1 TAPAHTUMAINKULKU	4
2 VAATIMUSTEN PERUSTELUT	5
2.1 Yhteenveto vaatimusten perusteista	5
2.2 Menettelyvirheet	5
2.2.1 Alvila-kodin asukkaiden puutteellinen kuuleminen ja vuorovaikutus.....	5
2.2.2 Vuorovaikutusmenettelyn muut puutteellisuudet.....	6
2.3 Hallintolain vastainen toiminta	7
2.3.1 Päätöksen tasapuolisuus sekä perustelujen riittämättömyys	7
2.4 Asemakaavaa koskevat selvitykset ovat puutteelliset, eikä Asemakaava huomioi YVA:n perusteltua päätelmää asianmukaisesti	8
2.4.1 Vaihtoehtoisten suunnitelmien selvittämättä jättäminen ja perustellun päätelmän huomioimatta jättäminen	8
2.4.2 Melu- ja ympäristöselvitysten puutteellisuus	11
2.4.3 Kirvelilattakaiselvityksen puutteellisuus.....	12
2.4.4 Liikennevaikutusten puutteellisuus	13
2.5 Asemakaava ei täytä asemakaavan sisältövaatimuksia	14
2.5.1 Yleistä asemakaavan sisältövaatimuksista.....	14
2.5.2 Melusteiden korkeuden riittämätön selvittäminen ja määrittely	15
2.5.3 Kulttuuriympäristövaikutuksia ei ole otettu huomioon.....	16
2.5.4 Asemakaava on kaavahierarkian vastainen	17
2.5.5 Asemakaavan mukaiset Länsibaanan ja virkistysreitin linjaukset vaarantavat alueen luontoarvoja.....	21
2.5.6 Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei ole huomioitu asianmukaisesti.....	22
2.5.7 Kirvelilattakoin suojelu on laiminlyöty	27
2.5.8 Kaukolämpöputkiparin paikan puuttuminen kaavasta	31
Liitteet	32

VALITUSOIKEUS

Kuntalain (410/2015) 137 §:n nojalla kunnallisvalituksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen. Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry ("**Valittaja**") on kuntalain 3 §:n tarkoittama kunnan jäsen, koska se on rekisteröity yhdistys, jonka kotipaikka on Helsinki ja joka toimii Helsingin kaupunginvaltuuston päätöksen 308 §, 10.12.2025 käsittävän asemakaava-alueen välittömässä läheisyydessä. Valittaja on myös listattu alueen suunnittelussa osallisten joukkoon asian kohteena olevan asemakaavan selostukseen.

VAATIMUKSET

Valittaja vaatii, että hallinto-oikeus kumoaa valituksenalaisen päätöksen lainvastaisena.

ASIAN TAUSTA JA VAATIMUSTEN PERUSTELUT

1 TAPAHTUMAINKULKU

1. Lapinlahden sairaalapuistoa suojaa tällä hetkellä asemakaava numero 12046, joka sai lainvoiman 29.6.2012. Puistolla on asemakaavamerkintä VP/s (Historialliseen sairaalakokonaisuuteen liittyvä puistoalue.) Asemakaavaan on kirjattu puiston alkuperäisen tilarakenteen, maastonmuotojen, sommitelmien, kulkuväylien, rakenteiden, kasvillisuuden ja erityisesti vanhan puuston suojele.
2. Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 10.12.2025 § 308:n Satamatunnelin asemakaavan ja asemakaavan muutoksen (nro 12957, "**Asemakaava**", valituksen alainen päätös on liitteenä 1a ja asemakaava-asiakirjat liitteenä 2), joka monelta osin heikentää Lapinlahden puiston suojaa. Kaupunginvaltuuston päätös on tullut nähtäväksi 18.12.2025 Helsingin kaupungin verkkosivuilla¹, joten päätös katsotaan saaduksi tietoon seitsemän päivän kuluttua siitä (25.12.2025).
3. Päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) sekä Asemakaavan valmisteluaineisto ovat olleet nähtävillä 28.10.-18.11.2024. Kirjallisia mielipiteitä OAS:sta jätettiin 15 kappaletta. Kaavan vuorovaikutusraportista (täydennetty 21.10.2025) selviää että:
 - (i) Hanke oli kommentoitavana Kerro Kantasi -palvelussa 19.12.2022–20.1.2023. Kyselyyn saatiin 164 vastausta.² Tunnelia kannattavista suurin osa kannatti linjausta D. Alle 10 kommenttia kannatti valittua A-linjausta.
 - (ii) A-linjauksen mukaisesta kaavaehdotuksesta tehtiin 90 muistutusta ehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana 15.4.–19.5.2025. Hanketta vastustettiin 81 muistutuksessa.
4. Kaupunkiympäristölautakunta päätti 4.11.2025 (§ 549) esittää kaupunginhallitukselle 11.2.2025 päivätyn ja 4.11.2025 muutetun Asemakaavan hyväksymistä. Lisäksi lautakunta päätti, että ehdotusta ei aseteta uudelleen nähtäville, ja antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet sekä ilmoittaa päätöksestään muistutuksen tehneille. Hyväksyessään Asemakaavan lautakunta edellytti, että Asemakaavan osalta Baanan (jalankulun ja pyöräilyn väylä) rakentamisen yhteydessä puuston kaataminen tulee minimoida ja kävelijöille varata riittävästi tilaa.
5. Kaupunginhallitus päätti 1.12.2025 (§ 806) esittää kaupunginvaltuustolle Asemakaavan hyväksymistä 11.2.2025 päivätyn ja 4.11.2025 muutetun asemakaavapiirustuksen numero 12957 mukaisena. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Asemakaavan 10.12.2025.

¹ Ote Helsingin kaupungin verkkosivuilta on liitteenä 1b.

² Vastauksiin voi tutustua osoitteessa: <https://kerrokantasi.hel.fi/satamatunneli-lansisatama>

2 VAATIMUSTEN PERUSTELUT

2.1 Yhteenveto vaatimusten perusteista

6. Valittajan vaatimus perustuu pääasiassa seuraaviin seikkoihin, jotka on tarkemmin esitetty jäljempänä tässä valituksessa:
 - (i) Asemakaavaa koskevaa päätöstä rasittaa useampi menettelyvirhe;
 - (ii) Asemakaavan valmistelu on ollut hallintolain (132/2003, ”HL”) vastaista.
 - (i) Asemakaavan vaikutuksia ei ole selvitetty alueidenkäyttölain (132/1999, ”AKL”) edellyttämällä tavalla; ja
 - (ii) Asemakaava ei täytä AKL:n sille asetettavia sisältövaatimuksia.
7. Näin ollen päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä ja se on lainvastainen, minkä vuoksi se tulee kumota.

2.2 Menettelyvirheet

2.2.1 Alvila-kodin asukkaiden puutteellinen kuuleminen ja vuorovaikutus

8. AKL 6 §:n 1 momentin mukaan kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden henkilöiden ja yhteisöjen kanssa, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, siten kuin jäljempänä tässä laissa säädetään. Valittaja katsoo, että Asemakaavan valmistelu on ollut vuorovaikutusmahdollisuuksien osalta puutteellinen ja AKL 6 §:n 2 momentin edellyttämä mahdollisuus vaikuttaa ei ole ollut todellinen.
9. Asemakaavan välittömällä vaikutusalueella sijaitsevan Alvila-kodin mielenterveyskuntoutuja-asukkaita tai heidän edustajiaan ei ole asemakaavaprosessin aikana kuultu perustuslain edellyttämällä tavalla. AKL 1 §:n 2 momentin mukaan lain tavoitteena on turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, mutta tätä mahdollisuutta ei ole Alvila-kodin erityistä huomiota ja tukea vaativien asukkaiden osalta turvattu. Alvila-kodin asukkaat (jotka käytännössä asuvat kodissa loppuelämänsä tai muuten hyvin pitkäaikaisesti) ovat vammaispalvelulain (675/2023) 2 §:n tarkoittamia vammaiseksi katsottavia henkilöitä, joiden erityistarpeet tulee huomioida hallintomenettelyssä. Vammaispalvelulain 2 §:n mukaan vammainen henkilö on yksilö, jolla on vähintään vuoden kestävä pitkäaikainen tai pysyvä vamman tai sairauden aiheuttama fyysinen, kognitiivinen, psyykkinen, sosiaalinen tai aisteihin liittyvä toimintarajoite, joka yhdessä yhteiskunnan esiintyvien esteiden kanssa haittaa henkilön osallistumista yhteiskuntaan yhdenvertaisesti muiden henkilöiden kanssa ja jonka itsenäisen elämän, osallisuuden tai yhdenvertaisuuden toteutuminen vaatii lain mukaisia palveluita.

10. Kaavaselostuksen perusteella kuuleminen on toteutettu huomioimatta Alvila-kodin asukkaiden heikompaa asemaa ja tosiasiallista kykyä osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipidettään asiassa. Asemakaavan valmistelussa ei ole mitenkään pyritty varmistamaan sitä, ovatko Alvila-kodin asukkaat tulleet tietoiseksi kaavoituksen kulusta tai tavoista vaikuttaa siihen, vaikka he asuvat kaava-alueen välittömässä läheisyydessä.
11. Perustuslain (731/1999) 20 §:n 2 momentin mukainen julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Edelleen perustuslain 14 §:n 4 momentin mukaan julkisen vallan tehtävänä on edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä itseään koskevaan päätöksentekoon. Valittajan näkemyksen mukaan nämä velvollisuudet edellyttävät sellaisen erityisryhmien huomioimisen, jolla varmistetaan oikeuksien toteutuminen. Asemakaavan valmistelussa ei ole noudatettu tätä velvoitetta.

2.2.2 Vuorovaikutusmenettelyn muut puutteellisuudet

12. Asemakaava-alueeseen kohdistuu merkittäviä valtakunnallisia ja seudullisia intressejä ja alueidenkäyttötavoitteita (kyse on RKY-alueesta). Silti kaavan valmisteluvaiheen viranomaiskuuleminen on ollut puutteellista. Valittaja yhtyy Uudenmaan liiton maakuntahallitukseen, joka lausunnossaan (§ 52, 12.5.2025, liite 4) pitää ongelmallisena Asemakaavan valmistelua ilman valmisteluvaiheen kuulemistä. Valmisteluvaiheen nähtävilläolon ja vuorovaikutuksen poisjättäminen heikentää merkittävästi sekä viranomaisten, sidosryhmien että muiden osallisten mahdollisuuksia saada tietoa suunnittelusta ja ottaa kantaa suunnitteluun riittävän aikaisessa vaiheessa. Valittaja katsoo, että kaavoitusprosessi ei valmisteluvaiheen kuulemisen puuttumisen takia ole varannut AKL:n ja HL 41 §:n mukaisia vaikutusmahdollisuuksia kaavavalmistelun aikana.
13. Asemakaavan vuorovaikutusraportissa ei myöskään vastata kaikkiin kaavamuistutuksissa esitettyihin huomioihin, vaikka AKL 65 §:ssä nimienomaisesti edellytetään, että muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava kunnan perusteltu kannanotto esitettyyn mielipiteeseen. Asemakaavasta annettiin sen nähtävilläolokana yhteensä 90 muistutusta. Kaupunki ei ole kuitenkaan antanut perusteltua kannanottoaan kaikkiin muistutuksiin AKL 65 § 2 momentin edellyttämällä tavalla. Valittaja on havainnut ainakin kolme muistutusta, joihin ei ole annettu vastausta: Pro Lapinlahti Mielenterveysseura ry:n muistutus 19.5.2025 (liite 3a), Lapinlahden Lähde Oy:n muistutus 19.5.2025 (liite 3b) ja Lapinlahti-säätiö ry:n muistutus 19.5.2025 (liite 3c).

2.3 Hallintolain vastainen menettely

2.3.1 Päätöksen tasapuolisuus sekä perustelujen riittämättömyys

14. Valittaja katsoo, että kaupunginvaltuuston kaavapäätös ei perustu hyvään hallintoon HL 6 §:n edellyttämällä tavalla. HL:n tarkoituksena on lain 1 §:n mukaan toteuttaa ja edistää hyvää hallintoa sekä oikeusturvaa hallintoasioissa. HL:n 31 § määrittää viranomaisen selvittämisvelvollisuuden: viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset. Lisäksi HL:n 45 § vaatii, että päätös perustellaan. Perusteluissa on ilmoitettava, mitkä seikat ja selvitykset ovat vaikuttaneet ratkaisuun sekä mainittava sovelletut säännökset. Päätös ei vastaa HL:n 6 §:n vaatimuksia hyvästä hallinnosta, 31 §:n vaatimuksia viranomaisen selvittämisvelvollisuudesta ja 45 §:n vaatimuksia päätöksen perusteluista (eri toteutusvaihtoehtojen keskinäisen punnitsemisen puuttuminen).
15. Valittaja katsoo, että Asemakaavaa koskevassa menettelyssä ei ole noudatettu edellä tarkoitettulla tavalla vaadittuja puolueettomuutta, tasapuolisuutta tai asianmukaista punnintaa. Asemakaavan 21.10.2025 täydennetyt vuorovaikutusraportin mukaan valinta eri tunnelilinjausten välillä on tehty Helsingin kaupungin ja Helsingin Satama Oy:n edustajista koostuvassa satamatoimintojen uudelleenjärjestelyn ohjausryhmässä kesäkuussa 2024 (vuorovaikutusraportti, sivu 17). Tämän jälkeen Helsingin Satama Oy:n edustajat ovat vierailleet valtuustoryhmissä ja kaupunkiympäristölautakunnassa aamu- ja iltakouluissa sekä muissa epävirallisissa kokouksissa vaikuttamassa päätöksentekoon. Helsingin Sataman vaikutusvalta Asemakaavan valmistelussa on ilmeinen, esimerkiksi 13.6.2024 julkaistussa tiedotteessa³ (liite 5) on todettu, että *“Helsingin Satama ja Helsingin kaupunki ovat linjanneet, että tunnelin suunnittelua jatketaan niin sanotun A-vaihtoehdon pohjalta.”*
16. Valittaja katsoo, että Helsingin Satama Oy:n edustajien osallistuminen päätöksen valmisteluun epävirallisestikin ei vastaa HL:n 6 §:n vaatimusta viranomaisen puolueettomuudesta. Menettely on myös tuoreen oikeuskäytännön vastaista:

KHO:2025:67: Tapauksessa ympäristölautakunnan ja kaupunginhallituksen tuulivoimaosayleiskaavan valmisteluvaiheen kokouksissa oli ollut asiasta päätettäessä kunnan hallintosäännön vastaisesti läsnä ulkopuolisia asiantuntijoita. Muun ohessa KHO totesi, että tuulivoimayleis-kaava-hankkeissa on lähtökohtaisesti kyse yhteiskunnallisesti ja taloudellisesti merkittävistä päätöksistä, mikä korostaa sitä, että myös päätöksentekoon liittyvän menettelyn on oltava säännösten soveltamisen kannalta kaikilta osin moitteetonta. Kaupunginvaltuuston päätös tuulivoimayleiskaavan

³ Helsingin Satama 13.6.2024 Satamatunnelin suunnittelu otti askeleen eteenpäin. Löytyy osoitteesta <https://www.portofhelsinki.fi/tietoa-meista/helsingin-satama/ajankohtaista/satamatunnelin-suunnittelu-otti-askeleen-eteenpain/>

hyväksymisestä oli syntynyt virheellisessä järjestyksessä. Hallinto-oikeuden ja kaupunginvaltuuston päätökset kumottiin.

17. Nyt Helsingin hallintosäännön 29 luvun 7 §:n mukaan (ulkopuolisten) henkilöiden läsnäolo- ja puheoikeudesta toimialalautakuntien kokouksissa päättää toimialalautakuntien ja niiden jaostojen osalta toimialajohdaja, liikelaitosten johtokuntien osalta liikelaitoksen johtaja ja muiden toimielinten osalta toimielin tai toimielimen asettava viranomainen. Kyseisessä kohdassa ei ole eritelty sitä, tuleeko kyseessä olla lautakunnan virallinen kokous vai ei. Valittajan näkemyksen mukaan koko kokousmenettelyn puolueettomuusvaatimukset vesittyisivät selkeästi, jos epävirallisemmissa kokouksissa ulkopuoliset voisivat vaikuttaa vapaasti, kuten nyt on tehty.

2.4 Asemakaavaa koskevat selvitykset ovat puutteelliset, eikä Asemakaava huomioi YVA:n perusteltua päätelmää asianmukaisesti

2.4.1 Vaihtoehtoisten suunnitelmien selvittämättä jättäminen ja perustellun päätelmän huomioimatta jättäminen

18. AKL 9:n § 1 momentti edellyttää, että vaikutusten arviointi on riittävää suhteessa hankkeen merkittävyyteen. Nyt Asemakaavassa suoritettu arviointi ei ole oikeassa suhteessa hankkeen kokoon ja vaikutuksiin AKL 9 §:n 2 momentti edellyttää, että kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Valittaja katsoo, että riittävän ja asianmukaisen selvityksen puute eri vaihtoehtoista muodostaa laillisuusesteen HL 31 §:n, HL 45 §:n, AKL 1 §:n, AKL 5 §:n, AKL 9 §:n 1 ja 2 momentin sekä AKL 54 §:n 2 momentin perusteella.
19. Asemakaavan valmistelussa on aluksi ollut esillä eri vaihtoehtoja satamatunnelin linjaukseksi, joita on verrattu keskenään (A, B, C ja D). Länsisataman laajennuksesta, mukaan lukien satamatunneli, on tehty ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA)⁴, jossa on huomioitu edellä tarkoitetuista vaihtoehtoista A, C ja D. Satamatunnelin läntisen suuaukon sijainti poikkeaa vaihtoehdossa A vaihtoehtoista C ja D seuraavasti: vaihtoehdossa A suuaukko sijoittuu Lapinlahden sairaalapuiston eteläosaan. Vaihtoehtoissa C ja D satamatunnelin suuaukkorakenteet sijoittuvat lännessä Morsian-niemen ja Sulhanen-saaren väliselle alueelle Länsiväylällä. Asemakaavassa on valittu toteuttamiseen vaihtoehto A.
20. Asemakaavaan annetusta ELY-keskuksen päätelmästä, kaupunginmuuseon lausunnosta, OAS:n tuloksista ja kaavamuistutuksista huolimatta, kaavaselostuksen mukaan (s. 10) *“kaupunkiyhteisessä valmistelussa on*

⁴ Länsisataman laajennus ja satamatunneli Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Helsingin Satama Oy, AFRY Finland Oy, lokakuu 2023.

päädytty edistämään kokonaisedun näkökulmasta satamatunnelin asemakaavaa vaihtoehdon A mukaan". Tämän päätöksen tekijöistä, lähtökohdista, prosessista tai siitä, miten AKL 1 §:n määrittelemät kaavoituksen tavoitteet ja AKL 9 §:n 2 momentin tarkoittamat ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset keskenään on arvotettu, ei ole esitetty selvitystä kaava-aineistossa.

21. Valittaja katsoo, että vaikutustyyppien vertailu ei ole perusteltu HL 45 §:n vaatimalla tavalla. Ympäristöministeriön oppaan "*Vaikutusten arviointi kaavoituksessa*"⁵ mukaan tulee kaavaehdotusvaiheessa esittää vaikutusten yhteenveto, jossa eri vaikutustyyppit asetetaan rinnakkain. Kaava-aineistossa oppaan mukaista yhteenvetoa Asemakaavan ja tunnelin eri vaihtoehtojen vaikutuksista ei löydy. Laki ei suoranaisesti edellyttä ministeriön oppaan mukaista yhteenvetoa, mutta HL 45 § mukaisesti jonkin muotoinen kaavan eri vaihtoehtojen vaikutusten punnitseminen tulee olla osa myös Asemakaavaa. Nyt tämä velvollisuus on laiminlyöty.
22. Kaava-aineistossa ei löydy pöytäkirjaa, raporttia tai selvitystä siitä, miten AKL:n eri tavoitteet on keskenään painotettu ja miksi kaava on laadittu vaihtoehto A:n mukaan vastoin kaavasta annettuja lausuntoja, muistutuksia ja kannanottoja. Sen sijaan Helsingin kaupungin ja Helsingin satama Oy:n 13.6.2024 päivättyssä tiedotteessa⁶ todetaan, että valmistelu osoitti satamatunnelin A-vaihtoehdon kaupungin kokonaisedun mukaiseksi. A-vaihtoehtoa puolsivat tiedotteen mukaan erityisesti aikataulu-, kustannus- ja toteutettavuussyyt. Valituksen kohteena olevan kaavan selostuksesta ilmenee, että valittua A-vaihtoehtoa on "*kokonaiskustannuksiltaan ja toteutusaikatauluiltaan realistinen ja satamatoimintojen uudelleenjärjestelyn muihin aikatauluihin yhteensovitettu ratkaisu*" (Kaavaselostus, sivu 8). Hankkeen aikataulu ei AKL 5 §:n perusteella kuulu alueiden käytön suunnittelun tavoitteisiin. Valittaja katsoo, että päätöksen perustelut eivät ole johdettavissa lainsäädännöstä. Lisäksi Valittaja katsoo, ettei vaihtoehdon A valinnan perustelu vain kaava-aineiston ulkopuolisella tiedotteella ole asianmukaista.
23. Lisäksi ei ole uskottavaa, että hankkeelle, joka sijoittuu LSL:n mukaisten uhanalaisten eliöiden elinalueelle, olisi saatavilla rakentamislupa ja poikkeamislupa nopeammalla aikataululla kuin vaihtoehdolle D, jonka ympäristövaikutukset ovat YVA:n yhteysviranomaisen Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnon mukaan vähäisimmät. D-vaihtoehto ei olisi myöskään edellyttänyt LSL 83 §:n mukaista poikkeamislupaa.
24. Aikatauluarvioperuste ja A-vaihtoehdon valinta ovat kyseenalaisia myös tarkasteltaessa KHO:n ratkaisua KHO:2021:67, joka koski kumotun luonnonsuojelulain 49 §:n 3 momentin mukaisen poikkeamisen myöntämistä:

⁵ Vaikutusten arviointi kaavoituksessa. Ympäristöhallinnon ohjeet 10/2006, Ympäristöministeriö 2006.

⁶ <https://www.hel.fi/fi/uutiset/satamatunnelin-suunnittelu-otti-askleen-eteenpain>.

KHO katsoi ratkaisussaan 2021:67 koskien asuntorakentamista Espoon Matinkylässä, että asemakaavahankkeissa voi poiketa luonnonsuojelusta vain, jos kaikki luontodirektiivin (92/43/ETY) 16 artiklan 1 kohdanehdot täyttyvät: pakottava yleinen etu, vaihtoehtottomuus ja suotuisan suojelutason säilyminen.

25. Valittaja katsoo, että Asemakaavan sijainnilla ei ole kyse pakottavasta yleisestä edusta, saati vaihtoehtottomuudesta, koska Asemakaavan toteuttamiseen olisi voitu valita toinen YVA:ssa kartoitetuista vaihtoehdoista (D). Valittaja vetoaa myös hallintolain mukaiseen suhteellisuusperiaatteeseen. Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteysviranomainen Uudenmaan ELY-keskus on todennut perustellussa päätelmässään Länsisataman laajennuksesta ja satamatunnelista⁷, että Lapinlahden sairaala-alueen maiseman ja kulttuuriympäristön herkkyyks on suuri tai erittäin suuri. Valittajan näkemyksen mukaan Asemakaavassa ei ole huomioitu ELY-keskuksen perustellussa päätelmässä esittämiä ongelmakohtia ja lisäselvitystä vaativia seikkoja koskien vaihtoehtoa A. ELY-keskus on muun muassa huomauttanut, että vaihtoehdossa A vaikutukset Lapinlahden puistoon ovat muista vaihtoehdosta poiketen rakentamisen aikaisia ja pysyviä. ELY-keskus on päätelmässään todennut, että puistoalue on vuosien varrella pienentynyt merkittävästi, joten pieniäkin menetyksiä puiston alueesta tulee välttää. Asemakaavan mukainen ratkaisu pienentää sairaalapuistoa 8 prosenttia, mitä ei voida pitää vähäisenä määränä varsinkin huomioiden aiemmat pienennykset. Asemakaava ei siten huomioi perusteltua päätelmää asianmukaisesti, eikä nyt tehtyä ratkaisua ole perusteltu asianmukaisesti. Uudenmaan ELY-keskus on vertailussaan todennut, että vähäisimmät ympäristövaikutukset ovat käytettävissä olevien tietojen pohjalta arvioiden hankevaihtoehdolla D (Perusteltu päätelmä, sivu 18).
26. Valittajan näkemyksen mukaan Asemakaavasta ei käy riittävällä selvyydellä ilmi, miksei D-vaihtoehtoa ole kuitenkaan valittu. D-vaihtoehdon valitsematta jättäminen on myös ristiriidassa sen kanssa, että vaihtoehto A tulee edellyttämään luonnonsuojelulain (9/2023, "LSL") 83 § mukaista poikkeuslupaa kirvelilattakoin esiintymän vuoksi. LSL:n 78 §:ssä tarkoitettujen tiukkaa suojelua edellyttävien eliölajien, kuten kirvelilattakoi, osalta edellytyksenä on kuitenkin, ettei poikkeamiselle ole muuta tyydyttävää ratkaisua. Nyt kun vaihtoehdossa D poikkeamuslupaa ei todennäköisesti tarvita, vaihtoehdon D poissulkeminen olisi tullut selvittää ja perustella tavanomaistakin perusteellisemmin.
27. Päätelmässään Uudenmaan ELY-keskus on lisäksi pitänyt välttämättömänä, että öljyluolien käytöstä poistosta tehdään tarkempaa suunnittelua ja riittäviä lisätutkimuksia (sivu 39). Kyseistä selvitystä ei kuitenkaan kaava-aineistoista löydy. Valittajan näkemyksen mukaan öljysäiliöiden käytöstä poistossa on kyse seikasta, joka on selvitetävä ja ratkaistava osana asemakaavaa, eikä sitä voi jättää rakentamislupavaiheeseen.

⁷ Länsisataman laajennus ja satamatunneli, ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (YVA) perusteltu päätelmä, Uudenmaan ELY-keskus 2024 (UUELY/13119/2022, päivätty 11.3.2024), [liite 6](#).

2.4.2 Melu- ja ympäristöselvitysten puutteellisuus

28. AKL 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Valittajan näkemyksen mukaan Asemakaavan valmistelussa ei ole asianmukaisesti huolehdittu sen meluvaikutusten ja muiden ympäristövaikutusten selvittämisestä. Korkein hallinto-oikeus on käsitellyt ratkaisussaan KHO:2025:30 kaavojen ympäristövaikutusten arvioinnin riittävyyttä seuraavasti:
- KHO:2025:30: Kaivososayleiskaavan YVA-selvityksessä oli puutteita, koska keinotekoinen suojavalli ei ollut arvioitu kokonaisuutena lähiasutukseen kohdistuvien haittojen estämisen kannalta. Selvityksissä puuttui yhdistetty arvio haittavaikutuksista ja suojauksen vaikutusvaikutusten erillisestä riskeistä. Niinpä kaava ei täyttänyt sisällöllisiä vaatimuksia suhteessa asutuksen turvalliseen elinympäristöön ja se oli tällä perusteella lainvastainen.
29. Vastaavasti nyt Asemakaavassa ei ole arvioitu kokonaisvaikutuksia (esim. melu, ilmansaasteet, liikenne) tai huomioitu eri suojausratkaisujen lyhyen ja pitkän aikavälin vaikutuksia. Kaavaselostuksen (sivu 45) mukaan meluselvityksen perusteella meluvaikutukset Lapinlahden sairaalapuiston alueelle ovat Asemakaavan mukaisella meluntorjunnalla kaikkiaan hyvin vähäisiä. Asemakaavan meluselvityksessä⁸ on kuitenkin käytetty pohjoismaista ympäristömelun laskentamallia "Nordic Prediction Method 1996", joka laskee tasaisen tien melupäästöt (meluselvitys, kohta 2., sivu 2). Laskentamalli ei kuitenkaan huomioi sitä, että ajoneuvot joutuvat kiihdyttämään ylämäessä tai jarruttamaan alamäessä. Varsinkin tunnelista 5 % jyrkkyyttä olevaa ylämäkeä ajava poistuvan raskaan liikenteen melutaso on täten mallin tuloksia korkeampi. Arvioitu melun lisäys olisi tullut huomioida meluselvityksissä. Sekä yhtyminen Länsiväylään ramppia pitkin ja Salmisaaren risteys aiheuttavat ajoneuvoille tarvetta hidastaa ja kiihdyttää. Näitä dynaamisia vaikutuksia ei huomioida käytetyllä laskentamallilla.
30. Meluselvitys ei menetelmiltään vastaa AKL 9 §:n mukaista kaavalta vaadittavaa selvitystä meluvaikutuksista. Meluselvitys tulee tehdä käyttäen edistyneempää laskentamallia (esimerkiksi Nord2000-mallia⁹), joka huomioi myös Asemakaavassa ilmoitetun 5 % jyrkkyyden Lapinlahden suuaukon ja rampin kohdalla sekä Salmisaarenkadun risteuksen/Länsiväylään liittymisen aiheuttaman dynaamisen liikennetilanteen.
31. Meluselvityksessä olisi tullut kiinnittää erityistä huomiota lähimpänä tunneliaukkoa sijaitsevan Alvila-asuinrakennuksen asukkaille aiheutuvaan elinympäristön laadun heikkenemiseen. Alvila-kodin asukkaat ovat

⁸ Katuliikenteen meluselvitys, Helsingin Satama Oy, HMMT Partners Oy, 2.12.2024, liite 7.

⁹ Nord2000-malli huomioi tien kaltevuuden ja tuottaa tarkempaa tietoa melutasosta: Khan J ym.. Performance evaluation of Nord2000, RTN-96 and CNOSSOS-EU against noise measurements in Central Jutland, Denmark. Acoustics. 2023; 5(4):1099-1122. <https://doi.org/10.3390/acoustics5040062>.

mielenterveyskuntoutujia ja meluhaitta aiheuttaa tunnetusti psyykkistä rasitusta.

32. Valittaja vaatii, että Asemakaavan AKL 54 §:n mukaisten elinympäristövaikutusten selvittämiseksi meluselvitys tulee tehdä tien jyrkkyyttä ja dynaamista liikennettä huomioivalla kehittyneellä laskentamallilla. Valittaja katsoo, että tällaisen selvityksen puuttuminen muodostaa asemakaavan laillisuusesteen AKL 9 §:n selvitysvaatimusten, HL 31 §:n selvittämismellisuuden ja korkeimman hallinto-oikeuden oikeuskäytännön nojalla.
33. Asemakaavan meluselvitysten puutteellisuutta on selvitetty myös jäljempänä meluesteitä koskevassa kohdassa 2.5.2.

2.4.3 Kirvelilattakoselvityksen puutteellisuus

34. LSL 76 §:n mukaan viranomaisten tulee ottaa uhanalaiset eliölajit huomioon kaavoitusta koskevassa päätöksenteossa noudattaen muussa lainsäädännössä luontoarvojen turvaamisesta erikseen säädettyä. AKL 9 §:n perusteella selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Oikeuskäytännön perusteella kaavan yhteydessä on selvitettävä lajien lisääntymis- ja levähdyspaikat sekä siirtymäreitit, jos alueella esiintyy suojeltuja lajeja tai tärkeitä elinympäristöjä. Valittaja katsoo, ettei Asemakaava perustu sellaisiin riittäviin selvityksiin, joiden perusteella voisi arvioida, onko asemakaavan mukainen maankäyttö asianmukaisesti sovitettavissa yhteen erityisesti luonnonarvojen vaalimisesta koskevan AKL:n velvoitteen kanssa.
35. Asemakaavakartan mukaan kaava-alue ulottuu lännessä Lapinlahden sillan itäpäähän saakka. Satamatunnelin rakentamisen myötä muutoksia tulee myös Länsiväylän itäpäähän, muun muassa uuden satamatunnelista länteen johtavan liittymän rampin muodossa. Vaikutukset uhanalaisiin eliöihin tulee ottaa huomioon koko kaava-alueen osalta sekä muilta alueilta, joille kaavalla on vaikutuksia (AKL 9 §). Uhanalaiseksi luokitellun ja erityisesti suojeltavan kirvelilattakoin esiintymistä on selvitetty vain Lapinlahden sairaalapuiston alueella¹⁰ (selvitysalue näkyy raportin kuvassa 2–3, sivulla 10). Selvityksessä ei ole kuitenkaan kartoitettu mukulakirvelin ja kirvelilattakoin esiintymistä sairaalapuiston ulkopuolella sijaitsevalla kaava-alueella.
36. Aiempien havaintojen perusteella¹¹ mukulakirveliä esiintyy sairaalapuiston ulkopuolella liikennealueella, myös kantatie 51:n eteläpuolella Lapinlahden sairaalapuiston kohdalla. Koska uhanalaista (LSL 75 §) ja erityisesti suojeltavaa (LSL 77 §) kirvelilattakoin isäntäkasvia mukulakirveliä on tavattu myös sairaalapuiston ulkopuolella, olisi tullut selvittää

¹⁰ Helsingin satama. Mukulakirvelin ja kirvelilattakoin seuranta Helsingin Lapinlahdella kesällä 2024. Länsiprojektin ympäristökonsultointi. Päiväty 22.10.2024, liite 8.

¹¹ Lapinlahden sairaalapuiston kirvelilattakoi- ja mukulakirveliesiintymien siirto- ja hoitosuunnitelma, Faunatica. 2020), liite 9.

uhanalaisten eliöiden esiintymistä myös sairaalapuiston ulkopuolella. Mukulakirveli on heliotrooppinen kasvi, joka voi hyvin viihtyä tieluiskissa. Kirvelilattakoin toukat ovat riippuvaisia mukulakirvelikasvustojen kukinnoista, ja niiden tuhoutuminen tarkoittaisi LSL 78 § 2 momentin vastaista kirvelilattakoin elinympäristöjen hävittämistä tai heikentämistä.

37. KHO:n oikeuskäytännössä selvitysten riittävyyttä uhanalaisten ja erityisesti suojeltavien lajien osalta on arvioitu esimerkiksi seuraavasti:

Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu 111/2020 koskee Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymää asemakaavaa alueelle, joka oli entistä öljysatama- ja virkistysaluetta. Selvitysten mukaan alueella oli lepakoiden saalistusaluetta ja niihin liittyvä ainutlaatuinen siirtymäreitti, mutta lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei ollut kartoitettu riittävästi. KHO katsoi, että kaavaselvitykset ja vaikutusten arvioinnit eivät olleet riittävät. Suunniteltu rakentaminen olisi heikentänyt lepakoiden siirtymäreittiä ja mahdollistanut vaikutukset lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin. Lisäksi kaavassa ei ollut mahdollista asettaa riittäviä ehtoja reitin suojaamiseksi. KHO katsoi kaupunginvaltuuston päätöksen lainvastaiseksi ja kumosi sen kahden asuinkorttelin osalta. Asemakaava ei täyttänyt Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n (riittävät selvitykset) ja Luonnonsuojelulain 49 §:n vaatimuksia.

38. Valittaja katsoo, että kirvelilattakoin esiintymää olisi tullut selvittää myös sairaalapuiston ulkopuolella ja, että selvityksen tekemättä jättäminen muodostaa asemakaavan laillisuusesteen AKL 9 §:n selvitysvaatimusten, HL 31 §:n selvittämisvelvollisuuden, LSL 78 § 2 momentin ja KHO:n oikeuskäytännön perusteella.

2.4.4 Liikennevaikutusten puutteellisuus

39. Myös Asemakaavan liikennevaikutusten selvittäminen on rajattu pääosin kaava-alueeseen, vaikka hankkeen tosiasialliset vaikutukset ulottuvat huomattavasti laajemmalle. Tunnelin pohjoinen suuaukko sijaitsee Ruoholahdessa Länsiväylän ja Salmisaarenkadun eritasoliittymän yhteydessä Salmisaarenkadun päässä. Pohjoisesta suuaukosta on ajoyhteydet Länsiväylälle ja Salmisaarenkadulle. Liikenne näillä jo valmiiksi ruuhkautuneilla väylillä tulee kasvamaan huomattavasti Asemakaavan mukaisen ratkaisun johdosta, mutta tästä huolimatta Asemakaavassa tai sen liitteessä olevassa liikennesuunnitelmassa (nro 7737, 21.10.2025) ei ole huomioitu riittävällä tavalla hankkeen koko kaupungin laajuisia, seudullisia ja valtakunnallisia vaikutuksia. Vaikutukset olisi tullut selvittää AKL 9 §:n mukaisesti kaavan tosiasiallisen vaikutusalueen laajuudella.
40. Myös oikeuskäytännössä on useasti viitattu velvollisuuteen selvittää kaavaratkaisun liikennevaikutuksia huomattavasti laajemmalla alueella:

KHO:2022:56: KHO totesi, että asemakaavan sisältövaatimus edellytysten luomisesta liikenteen järjestämiselle sisälsi yhtäältä liikenteen järjestämisen kaava-alueella kaavan mahdollistaman rakentamisen ja muiden toimintojen tarpeita vastaavasti sekä toisaalta **uuden maankäytön edellyttämät liikenneyhteydet kaava-alueen ulkopuoliseen katu- ja liikenneverkkoon. Kaava-alueen sijainnista johtuen alueelle tuleva ja sieltä lähtevä autoliikenne kulki yhden katuyhteyden ja muutamien**

risteyksien kautta. Kaavaratkaisussa oli tästä johtuen tullut kiinnittää erityistä huomiota kaava-alueelle tulevan ja sieltä lähtevän liikenteen järjestämiseen sekä liikenteen lisääntymisen vaikutuksiin kaava-alueen ulkopuolella.

Kaavaratkaisun liikenteellisiä vaikutuksia koskeviin selvityksiin liittyi merkittäviä epävarmuustekijöitä. Laadittujen selvitysten perusteella oli myös mahdollista, että kaavaratkaisusta johtuva autoliikenteen määrän kasvaminen johtaisi autoliikenteen sujuvuuden merkittävään heikentymiseen kaava-alueen ulkopuolella. Vaikka autoliikenne muodosti vain osan kaavaratkaisun tuottamasta liikenteestä, oli sen osuus kuitenkin merkittävä. Raitiotiehen perustuvan julkisen liikenteen ja kävely- ja pyöräily-yhteyksien painottaminen ei siten poistanut velvollisuutta järjestää edellytykset myös kaavaratkaisusta seuraavalle autoliikenteelle. Kaavaratkaisun perusteena olevien selvitysten perusteella ei voitu riittävästi varmistua siitä, että kaavaratkaisu täytti edellytysten luomista liikenteen järjestämiselle koskevan asemakaavan sisältövaatimuksen. Kaupunginvaltuuston päätös asemakaavan hyväksymisestä oli lainvastainen.

KHO:2018:151: Asiassa oli kaupunginhallituksen valituksesta ratkaistavana, oliko yleiskaavaratkaisu neljää moottoriväylää koskevien kaupunkibulevardimerkintöjen osalta perustunut riittäviin selvityksiin ja vaikutustenarviointeihin, ja oliko yleiskaavassa esitetty riittävät perusteet osoittaa mainitut tieyhteydet teknisesti tai toiminnallisesti alemman luokkaisena. Selvitysten perusteella kaupunkibulevardit vähentäisivät autoliikennekapasiteettia, jolloin liikenneverkon kuormitus kasvaisi ja matka-ajat Helsingin ulkopuolelta kantakaupunkiin henkilöautolla pitenisivät 5–20 prosenttia aamun huipputunteina. Tavaraliikenteen matka-ajat pitenisivät, ja linja-autoliikenteen osalta haasteet liittyivät ajoaikojen ennustettavuuteen ja luotettavuuteen.

Vaikutustenarviointi pohjautui lähtöoletuksiin, joiden mukaan seudulla on käytössä ajoneuvoliikenteen hinnoittelu. Yleiskaavan toteuttaminen ei kuitenkaan edellyttänyt tiemaksujen käyttöönottoa. Yleiskaavassa ei myöskään ollut määräyksiä, jotka varmistaisivat raideyhteyden toteuttamisen yhtäaikaaisesti kaupunkibulevardien toteuttamisen kanssa. Muut autoliikenteen vähentämiskeinot olivat pääosin sellaisia, ettei niitä voitu kaavoituksella ratkaista.

Käytössä olleiden selvitysten perusteella jäi epäselväksi, kuinka bulevardisointi vaikuttaisi moottoriväyliksi merkittyjen teiden toimivuuteen siinä tilanteessa, että ruuhkautumista lieventävät seikat jäisivät toteutumatta. Vaikutustenarviointiin liittyvät epävarmuudet korostuivat erityisesti siinä tilanteessa, kun kaikki kaupunkibulevardeiksi osoitetut väylät oli toteutettu. Kaavaratkaisun toteuttamiskelpoisuuteen liittyvät epävarmuustekijät huomioon ottaen ei voitu katsoa, että yleiskaavaa laadittaessa olisi esitetty riittävät perusteet osoittaa kysymyksessä olevat tieyhteydet toiminnallisesti alemman asteisina kaupunkibulevardeina. Hallinto-oikeuden päätöksen lopputulosta, jolla kaupunkibulevardimerkinnot oli kumottu, ei siten ollut perusteita muuttaa.

2.5 Asemakaava ei täytä asemakaavan sisältövaatimuksia

2.5.1 Yleistä asemakaavan sisältövaatimuksista

41. AKL 1 § asettaa tavoitteeksi järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti

kestävää kehitystä. Asemakaavan tulee edistää AKL 1 §:n asettamia tavoitteita. AKL 5 §:n 3 momentin mukaan lain tavoitteena on edistää rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista ja 4 momentin mukaan edistää luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä. Asemakaavojen osalta lain tavoitteiden toteuttamiseksi AKL 54 §:n 2 momentti velvoittaa vaalimaan rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä, ja kieltää niihin liittyvien erityisten arvojen hävittämisen.

42. AKL 54 § määrää, että asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle. Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun selkeasta merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. AKL 57 §:n mukaan asemakaavassa annetaan määräyksiä, joita kaavan tarkoitus ja sen sisällölle asetettavat vaatimukset huomioon ottaen tarvitaan asemakaava-aluetta rakennettaessa tai muutoin käytettäessä (asemakaavamääräykset). Asemakaavamääräykset voivat koskea myös haitallisten ympäristövaikutusten estämistä tai rajoittamista.
43. AKL 57 §:n mukaisesti, jos jotakin aluetta tai rakennuskohdetta on maiseman, luonnonarvojen, rakennetun ympäristön, kulttuurihistoriallisten arvojen tai muiden erityisten ympäristöarvojen vuoksi suojeltava, asemakaavassa voidaan antaa sitä koskevia tarpeellisia määräyksiä. Valittajan näkemyksen mukaan Asemakaava nykyisellään ei täytä asemakaavan sisältövaatimusta siitä, että luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Asemakaava ei sisällä luonnonarvojen suojelemiseksi riittäviä suojelumääräyksiä.
44. Valittaja katsoo, että kaavaratkaisu on tehty Helsingin Satama Oy:n näkemyksen mukaisen tunnelin optimaalisen sijoittamisen näkökulmasta, eikä siinä ole huomioitu luonnonsuojelua lainsäädännön vaatimalla tavalla. Kaavaratkaisun mukainen rakentaminen aiheuttaa LSL:n vastaisia vaikutuksia suojelluille eliölajeille, kuten liito-oravalle ja kirvelilattakoille.

2.5.2 Melusteiden korkeuden riittämätön selvittäminen ja määrittely

45. Asemakaavan selostuksen (sivu 45) mukaan Länsiväylän ramppien yhteyteen sijoittuvat tukimuurit toimivat myös liikennemelun leviämistä estävinä rakenteina. Meluselvityksen tuloksiin perustuen Asemakaavassa on osoitettu meluestemerkinnät tukimuurien yhteyteen.
46. Asemakaavakartassa meluesteenä toimivan tukimuurin merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin ja lukuarvo sen yläreunan likimääräisen korkeusaseman. Kartassa Lapinlahden sairaalapuiston kohdalla liitymärampin pohjoispuolen meluesteen likimääräiseksi korkeudeksi on ilmoitettu +8,0 metriä ja eteläpuolen meluesteen likimääräiseksi korkeudeksi on ilmoitettu +6,5 metriä.

47. Meluselvitys¹² on tehty oletuksella, että pohjoinen meluestemuuri on korkeudeltaan (meluselvitys, kuva 1, sivu 3) suurimmalta osaltaan +8 metriä, kun nouseva tienpinta rampin kohdalla on keskimäärin +5 metriä. Eteläisen meluestemuurin korkeus on melumallinnuksessa +6,8 metriä, tienpinnan ollessa keskimäärin +2 metriä. Lisäksi meluselvityksen mallinnuksessa on huomioitu tunnelikaistojen välisen tukimuurin, korkeudeltaan +7,7...9,3 metriä, melua estävä vaikutus. Tälle tukimuurille ei ole kuitenkaan asetettu korkeusvaatimuksia Asemakaavassa. Valittaja vaatii, että satamatunnelin Asemakaavan lisätään AKL 57 §:n mukainen kaavamääräys meluesteenä toimivien tukimuurien vähimmäiskorkeudesta tienpintaan nähden, jotta AKL 54 §:n mukaiset ympäristövaatimukset täyttyvät.
48. Meluesteen toimivuus on olennaisesti riippuvainen meluesteen korkeudesta suhteessa tienpinnan korkeuteen. Meluesteen korkeus mitataan valtakunnallisen suosituksen¹³ mukaan tienpinnasta kaidelinjan kohdalla (Väyläviraston ohje, s. 43). Asemakaavassa meluesteen korkeus on kuitenkin määritetty vain likimääräisenä korkeutena merenpinnan yli.
49. Asemakaavassa olisi tullut vaatia, että meluesteet vastaavat melumallinnuksessa käytettyjä korkeuseroja tienpinnalta. Melumuurin likimääräisen korkeuden määrittäminen ei anna riittävää taetta, vaan Asemakaavassa tulee AKL 57 §:n perustuen määrätä meluesteen asettumisesta tietylle tasolle suhteessa tienpintaan. Ilman kaavamääräystä meluestemuurin korkeudesta suhteessa tienpintaan on ilmeinen vaara, että meluselvityksen perusteena olevat oletukset eivät toteudu, eikä myöskään AKL 54 §:n määräys edellytysten luomisesta terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle toteudu.

2.5.3 Kulttuuriympäristövaikutuksia ei ole otettu huomioon

50. Valtioneuvoston valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskeva 1.4.2018 voimaan tullut päätös edellyttää, että valtakunnallisesti arvokaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot, kohteiden alueellinen monimuotoisuus ja ajallinen kerroksisuus turvataan maakuntien suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisien toiminnassa. Lapinlahden alueella on voimassa Helsingin yleiskaava 2002, jossa alueella on merkinnät kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävänä. Myös Uudenmaan maakuntakaavassa Lapinlahden sairaalapuisto on määritetty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi.
51. Lapinlahden sairaala-alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). RKY-alue ulottuu etelässä Ilmarisen taloon asti ja ulottuu lounaassa nykyiseen virkistysreittiin asti. Lapinlahden sairaalapuiston alue sisältyy sekä puistoalueen (nykyinen asemakaavamerkintä VP/s) ja suojaviheralueen (merkintä EV) että

¹² Katuliikenteen meluselvitys, Helsingin Satama Oy, HMMT Partners Oy, 2.12.2024.

¹³ Teiden ja ratojen melusteiden suunnittelu 1.5.2022. Väyläviraston ohjeita 27/2022.

kaavoittamattoman puiston etelälaidan osalta Lapinlahden valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön alueeseen voimassa olevassa yleiskaavassa että lainvoimaisessa maakuntakaavassa.

52. Helsingin kaupunginmuseo on 11.11.2024 lausunut Asemakaavan muutoksen päivitetystä OAS:sta ja tuonut esiin huolensa nyt sovellettavan vaihtoehto A:n vaikutuksista Lapinlahden sairaala-alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle puistoalueelle. Kaupunginmuseo toteaa, että puiston pienentäminen alkoi jo 1920-luvulla ja sitä jatkettiin 1960- ja 1990-luvuilla. Kuten kaupunginmuseokin toteaa, Asemakaava kaventaa vielä kaistaleen valtakunnallisesti merkittävän ja asemakaavalla suojellun Lapinlahden puistoalueen eteläosasta. Laajamittaisissa kaavahankkeissa kuten satamatunnelissa pitää selvittää vaikutukset kulttuuriympäristön arvoihin sekä kaupunkikuvaan (KHO 2025:76).
53. Asemakaava ei riittävästi huomioi kulttuuriarvoja AKL 5 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla eikä kulttuuriperintöä Suomessa ratifoidun (61/2018) niin sanotun Faron yleispuitesopimuksen edellyttämällä tavalla. Faron puitesopimus painottaa osallisuutta ja yhteisöjen näkökulman huomioimista. Kaupunkilaisten näkemykset kulttuuriperinnön suojelamisesta, joita on kuulemisissa, Ota kantaan -palvelussa ja muistutuksissa tuotu esille, sivuuttaminen perustelematta muodostaa laillisuusesteen (HL 45 §). Valittaja katsoo, että Faron sopimus tulee ottaa huomioon, kun hallinto-oikeus punnitsee kulttuuriperinnön painoarvoa HL 45 §:n mukaisesti. Faron sopimus on Suomessa voimassa lakina, ja siksi se kuuluu harkinnan vähimmäistasossa huomioon otettaviin oikeusohjeisiin, ja sen sivuuttaminen tekee päätöksen perusteluista puutteelliset.
54. Maisemasuunnittelun parhaimmat suomalaiset asiantuntijat, arkkitehti SAFA ja taiteen akateemikko Mona Schalin ja maisema-arkkitehti SAFA Gretel Hemgård ovat 27.10.2025 päivätyssä Helsingin kaupungin kirjaamoon lähetetyssä kirjelmässään¹⁴ (liite 10) todenneet että kaavassa esitetty ns. A-linjaus tuhoaisi maisemapuiston identiteetin.

2.5.4 Asemakaava on kaavahierarkian vastainen

Asemakaava ei huomioi osayleiskaavaa asianmukaisesti

55. AKL 54 §:n 1 momentin mukaisessa kaavahierarkiassa asemakaavan tulee perustua yleiskaavaan ja maakuntakaavaan. Oikeusvaikutteinen yleiskaava ja maakuntakaava on otettava huomioon asemakaavassa. Asemakaavan vaikutukset ovat osin seudullisia ja jopa valtakunnallisia.

¹⁴ Mona Schalin ja Gretel Hemgård. Vetoamus koskien Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotusta nro 12957, Länsisatama, Satamatunneli. Lähetetty Helsingin kaupungille 29.10.2025.

56. ELY-keskus toteaa perustellussa päätelmässään¹⁵ (päiväty 11.3.2024) satamatunnelin ja Länsisataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiin, että hankkeen vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen ulottuvat paljon hankealuetta laajemmalle (sivu 8). Satamatunneli tarkoittaa toteutuessaan liikenteellistä perusratkaisua seudulliseen ja koko kaupungin liikennejärjestelmään. Tämän kokoluokan perusratkaisuja ei voida perustellusti tehdä asemakaavalla ilman, että asia on selkeästi ja yksiselitteisesti ratkaistu yleiskaavassa. Nyt Asemakaavaa on käytetty välineenä sellaisen ratkaisun toteuttamiseen, joka luonteensa ja vaikutustensa puolesta kuuluu ylemmälle kaavatasolle.
57. Asemakaava-alueella on vireillä Länsiväylän ympäristön osayleiskaavatyö, jolle kaupunkiympäristölautakunta on 9.5.2023 hyväksynyt kaavoitusperiaatteet.¹⁶ Osayleiskaavan periaatteiden mukaan tavoitteena on suunnitella alueelle tiivistä ja monipuolista kantakaupunkimaista rakennetta. Väylämäisistä ympäristöstä suunnitellaan osayleiskaavassa laadukasta ja viihtyisää kaupunkitilaa ja asuntorakentamista.
58. Satamatunnelin aukon sijoittaminen Lapinlahden sairaalapuiston eteläosaan tarkoittaa samalla uuden liittymärampin E2R21 rakentamista Länsiväylän kupeeseen, joka osayleiskaavan periaatteiden vastaisesti levittäisi Länsiväylää noin 500 metrin matkalta.¹⁷
59. Asemakaavan selostuksen mukaan tunneliratkaisu rajoittaa vasta vireillä olevan Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan ratkaisuja. Valittajan näkemyksen mukaan tämä on vastoin kaavoituksessa sovellettavaa tarkentuvan suunnittelun periaatetta. Kaavaratkaisulla on vaikutuksia yhdyskuntarakenteen kehittämisen edellytyksiin maakuntakaavassa osoitetulla pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeellä ja keskustatoimintojen alueella asemakaava-aluetta laajemmin. Satamatunnelin Asemakaava pitkälti lukitsee tilanteen Salmisaaren alueen maankäyttöpotentiaalin hyödyntämisen osalta, eikä aluetta ole jatkossa mahdollista kehittää toiminnallisesti monipuolisena osana kaupunkirakennetta.
60. Länsiväylän ympäristön vireillä olevan osayleiskaavoituksen ja satamatunnelihankkeen YVA-menettelyn yhteydessä on tehty vaihtoehtotarjasteluja Salmisaaren alueen maankäyttöpotentiaalista. Niiden mukaan asemakaavaehdotuksen mukainen ratkaisu, jossa satamatunnelin suuaukko sijoittuu Lapinlahden puiston eteläreunaan ja Länsiväylä säilyy nykyisenkaltaisena, Salmisaareen on mahdollista toteuttaa lähinnä jonkin verran toimitilarakentamista, mutta ei juurikaan toiminnallisesti monipuolisempaa, kantakaupunkimaista ympäristöä, kuten asumista. Tähän vaikuttaa Länsiväylän liikennealueen säilyminen nykyisellään,

¹⁵ Länsisataman laajennus ja satamatunneli, ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (YVA) perusteltu päätelmä. Uudenmaan ELY-keskus 2024 (JUDEL/13119/2022, päiväty 11.3.2024).

¹⁶ Helsingin kaupunkiympäristölautakunta. Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet. § 239, 9.5.2023, liite 11.

¹⁷ Uudenmaan ELY-keskus ja Helsingin Satama. Kantatie 51 Satamatunneliin liittyvät liikennejärjestelyt välillä Lemmissaarentie - Porkkalankatu, Helsinki. Tiesuunnitelma. Päiväty 13.6.2025, liite 12.

jolloin tilaa ei vapaudu liikenteeltä muille toiminnoille ja satamatunnelin uuden liittymärampin myötä leventyvä liikenneväyläympäristö aiheuttaa jatkossa entistä enemmän este- ja häiriövaikutuksia lähiympäristöön.

61. Asemakaava rajoittaa Länsiväylän osayleiskaavan periaatteiden ja maakuntakaavan vastaisesti Salmisaaren maankäyttöä asumiseen ja sillä on seudullisia liikennevaikutuksia. Satamatunnelin Asemakaavan vaikutuksia lähiympäristön kehittämiseen tulisi AKL 9 §:n mukaisesti arvioida nyt esitettyä laajemmin. Kaavaratkaisun maankäytölliset ja yhteiskuntataloudelliset vaikutukset on tarpeen arvioida ainakin Salmisaaren osalta, johon asemakaavaratkaisu suoraan vaikuttaa.
62. Kaupunkirakenteen ja asumisen ohella liikennejärjestelmän suunnittelu on Länsiväylän osayleiskaavan keskeistä sisältöä. Osayleiskaavan periaatepäätöksen mukaan (s. 9) Länsibaanalle osoitetaan reitti koko suunnittelualueen halki. Satamatunnelin Asemakaava kuitenkin rajoittaa kaavahierarkian vastaisesti tulevan osayleiskaavan ratkaisuja sijoittamalla virkistysreitti eli tuleva Länsibaana Lapinlahden sairaalapuistoon.
63. Asemakaavassa tehtävät ratkaisut kohdistuvat osin samalle alueelle kuin mitä Länsiväylän ympäristön osayleiskaava koskee. Valittaja katsoo, että Asemakaavan ratkaisut Lapinlahden sairaalapuiston ja Länsiväylän kohdalla asettavat rajoituksia ja reunaehtoja osayleiskaavoitukselle ja käytännössä rajaavat osaltaan osayleiskaavoituksen liikkumavaraa. Tämä on vastoin kaavahierarkian peruseriaatteita ja oikeuskäytännössä vakiintunutta tulkintaa.
64. Valittaja katsoo, että maakuntakaava ja yleiskaava ei ole ollut riittävästi ohjeena satamatunnelin kaavalle ja että kaava tosiasiallisesti määrittää osayleiskaavaan kuuluvia suunnitelmia. Valittaja vaatii, että satamatunnelin Asemakaava kumotaan ja asia palautetaan valmisteluun osaksi Länsiväylän osayleiskaavaa.

Maakuntakaavan vastaisuus muun muassa satamatunnelimerkinnän osalta ja Tallinna-tunnelin huomioimatta jättäminen

65. Kaavaselostuksen mukaan satamatunnelilla varaudutaan Länsisataman laivaliikenteen merkittävään kasvuun (sivu 16). Tätä vastaan puhuu lainvoiman saaneen Uusimaa 2050 -maakuntakaavaan¹⁸ sisältyvä Tallinnan tunneli, josta ei ole mainintaa kaavan selostuksessa, vaikka MRA 25 § edellyttää, että kaavaselostus käsittää myös kaavan lähtökohdat (25 §, 1. kohta) ja selvityksen kaavan yhteydestä kunnan muuhun suunnitteluun (25 §, 5. kohta). Ohittaessaan maakuntakaavan mukaisen Tallinna-tunnelin, Asemakaava perustuu virheelliseen lähtökohtaiseen oletukseen matkustaja- ja rahtiliikenteen pitkäaikaisesta kasvusta ja jatkumisesta Helsingin ja Tallinnan välillä meriteitse. Koska kyseessä on merkittävä hanke, tulee Asemakaavan perustua riittävän kauas tulevaisuuteen ulottuvaan AKL 5 §:n mukaiseen vaikutusten arviointiin.

¹⁸ Uudenmaan liitto. Uudenmaan maakuntakaava 2050. Hyväksytty maakuntavaltuustossa 9.12.2020, liite 13.

66. Helsingin kaupunki on lausunnossaan¹⁹ liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 (Kaupunginhallitus 137 §, 3.3.2025) kannattanut Tallinna-tunnelin selvittämistä ja katsonut, että se on välttämätöntä tuoda esiin valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Kaupunginhallituksen lausunto osoittaa, että Tallinna-tunneli on osa Helsingin kaupungin suunnittelua, joten satamatunnelin suhde Tallinnan tunneliin olisi tullut selvittää kaavaselostuksessa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 25 §:n 5. kohdan mukaisesti.
67. Lainvoimainen Uudenmaan maakuntakaava 2050:n ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kaavakartan mukainen Tallinna-tunneli yhdistettynä jo rakenteilla oleva *Rail Baltica* -yhteyteen tulevat toteutuessaan 2050-luvulla ratkaisevasti vähentämään satamaliikennettä Helsingin Länsisatamassa. Täten liikennejärjestelyjen hyöty ja kustannushyöty jäävät pieniksi suhteessa tunnelihankkeen aiheuttamiin haittoihin Lapinlahden sairaalapuiston ainutlaatuiseseen kulttuurimaisemaan ja sen luontoarvoihin, eikä Asemakaava siten täytä AKL 54 §:n mukaista sisältövaatimusta koskien liikenteen järjestämistä.
68. Valittaja katsoo, että historiallisen puiston ja siihen liittyvien luontoarvojen tuhoaminen mahdollisesti vain parikymmentä vuotta käytössä olevan tunnelin takia olisi peruuttamaton virhe. Asemakaavan perusteissa, tarpeiden kuvauksessa ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulee HL:n ja AKL:n selvittämisvelvollisuuden toteuttamiseksi mainita myös Tallinna-tunneli maakuntakaavan mukaisesti ja Tallinnan tunnelin toteutuksen vaikutukset satamatunnelin tarpeeseen ja liikenteeseen. Tallinnan tunnelin toteutuessa tulevat sekä rekka- ja traileriliikenne että henkilöliikenne suurelta osin siirtymään Tallinna-tunneliin, joka tarjoaa vihreämmän ja nopeamman vaihtoehdon kuin fossiiliriippuvaisempi liikenne Länsisataman kautta.
69. Asemakaava on myös ristiriidassa keskustatunnelin aluevarauksen kanssa. Voimassa olevassa Helsingin maanalaisessa yleiskaavassa (2021) todetaan keskustatunnelin (maanalainen kokoojakatu) osalta seuraavaa: *”Keskustatunneli on Helsingin keskustan alittava maanalaisen kokoojakadun tunneliyhteys Länsiväylältä Sörnäisten rantatielle. Tunneliosuudella varaudutaan kahteen ajorataan suuntaansa. Tunnelin läntinen suuaukko sijaitsee Salmisaarenkadun jatkeena Lapinlahden sairaalapuiston eteläosassa ja itäinen suuaukko Sörnäisten rantatiellä Kaikukadun pohjoispuolella”*.
70. Asemakaavassa satamatunnelin pohjoinen suuaukko on linjattu keskustatunnelin läntisen suuaukon varauksen alueelle ja kaavaselostuksessa todetaan, että satamatunneli *”on sovitettu yhteen maanalaiseen yleiskaavaan merkityn keskustatunnelin kanssa”*. Kaavaselostuksessa todetaan myös seuraavaa: *”Satamatunnelin toteuttaminen estää Keskustatunnelin suuaukon myöhemmän toteuttamisen Lapinlahden*

¹⁹ Helsingin kaupunginhallitus. Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 ja sen ympäristöselostuksesta. § 137, 3.3.2025, [liite 14](#).

sairaalapuiston eteläreunaan. Suunnittelun yhteydessä on laadittu selvitykset Keskustatunnelin suuaukon sijainnista Porkkalankadun jatkeella. Maanalaisessa yleiskaavassa osoitettu ohjeellinen tilavaraus Keskustatunnelin suuaukolle ja läntisen päälinjaukselle siirtyy kaavamuutoksen vuoksi uuteen sijaan. Asemakaavan lähtökohtana on Porkkalankadulle eriytetty keskustatunnelin suuaukko. Keskustatunneli on linjattu metron ylittävänä tunnelina. Satamatunneli alittaa metron. Tunnelien eriyttämisestä on laadittu erillinen selvitys. Selvityksessä on tarkasteltu teknistä toteutettavuutta eriytetyn keskustatunnelin suuaukon sijoittumiselle Porkkalankadun itäpäähän. Selvityksen perusteella liikennetunnelin suuaukon sijoittaminen Porkkalankadulle on teknisesti ja liikenteellisesti mahdollista. Porkkalankadulta lähtävä tunnelin suuaukko mahdollistaa sen, että keskustatunnelin toteutettavuus voidaan maanalaisen yleiskaavan mukaisesti turvata.”

71. Asemakaavan selostusosassa tai sen nähtävillä olleissa liitteissä ei kuitenkaan esitetä tarkemmin selvitystä keskustatunnelin uuden, Porkkalankadulle suunnitellun suuaukon teknisestä ja liikenteellisestä toteutettavuudesta. Asemakaavan selostuksessa kyllä viitataan dokumentteihin ”Keskustatunnelin Porkkalankadun yhteys suunnitelmaraportti, Helsingin kaupunki, AFRY Finland Oy, 2.12.2022” sekä ”Keskustatunnelin Porkkalankadun yhteys – liikenteelliset tarkastelut, Helsingin kaupunki, Ramboll Finland Oy, 7.12.2022”, mutta koska nämä dokumentit eivät ole olleet saatavilla muun kaava-aineiston yhteydessä, ei niiden arviointi ole ollut tosiasiallisesti mahdollista. Keskustatunnelin suuaukon siirron mahdollisuutta ei siis voida pitää riittävästi selvitettyinä ja näin ollen nyt valituksen alaisena oleva asemakaava on tältä osin ristiriidassa kaavahierarkiassa sitä ylempänä olevan voimassa olevan maanalaisen yleiskaavan kanssa.
 72. Maanalaisessa yleiskaavassa linjataan satamatunnelin osalta myös, että ”tunneli ei ole osa yleistä tie- ja katuverkkoa”. Nyt Asemakaavasta tämä maininta kuitenkin puuttuu, tehden asemakaavasta ristiriitaisen maanalaisen yleiskaavan kanssa. Edellä kuvatuista seikoista Asemakaava on AKL 42 §:n pykälän vastainen ja Asemakaava tulisi näin ollen kumota.
- 2.5.5 Asemakaavan mukaiset Länsibaanan ja virkistysreitin linjaukset vaarantavat alueen luontoarvoja
73. Voimassa olevassa Lapinlahden sairaalapuiston asemakaavassa (numero 12046, liite 15) kevyen liikenteen reitti on sijoitettu puiston eteläreunaan Ilmarisen talon vierustalle. Voimassa oleva sairaalapuiston asemakaava mahdollistaa kevyen liikenteen väylän leventämisen ja puistossa kulkevan kaukolämpöputken sijoittamisen väylän alle (s. 40). Valituksenalaisessa Asemakaavassa maanpäällinen kaukolämpöputki esitetään siirrettäväksi Ilmarisen talon pohjoispuolella kulkevan, levennetävän väylän alle louhimalla kalliota n. 3 metriä (s. 41).
 74. Asemakaavassa (kaavamerkintä pp-1) yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osan (Länsibaanan), sijainti on ohjeellinen. Ohjeellinen sijainti on tunnelikaukalon pohjoispuolella Lapinlahden

sairaalapuistossa (kaavamerkintä VP/s) ja osittain myös satamatunnelin betonikannen (kaavamerkintä ma-l/k.1) päällä.

75. Asemakaavan myötä kevyen liikenteen väylä (tuleva Länsibaana) siirtyy kulkemaan arvoniityn läpi, hävittäen suurelta osin kirvelilattakoin tärkeimmän esiintymispaikan ja useita liito-oravan kolopuita. Asemakaavamuutoksessa kevyen liikenteen väylän siirtyminen merkitsee merkittävää heikennystä luonnonarvoihin ja on täten AKL 5 §:n 1 momentin 4. kohdan vastainen.
 76. Valittaja katsoo, että virkistysreitin linjaaminen satamatunnelin kaukalon pohjoispuolelle vaarantaa erityisiä luontoarvoja. Kaava-aineistoon ei sisälly riittäviä HL 31 §:n selvittämismuutoksen mukaisia selvityksiä vaihtoehtoisista ratkaisuista virkistysreitin (tulevan Länsibaanan) sijoittamiselle. Asemakaavan perusteluissa (HL 45 §) on tarpeen osoittaa, ettei muu tyydyttävä vaihtoehto ollut käytettävissä.
 77. Valittaja katsoo, että virkistysreitin linjaaminen voimassa olevan asemakaavan mukaisesti on käytettävissä oleva ja luontoarvoja suojeleva ratkaisu. Valittaja katsoo, että virkistysreitin linjauksen säilyttäminen satamatunnelin kaukalon eteläpuolella olisi tullut selvittää (HL 31 §). Virkistysreittiä voi linjata kulkevaksi sillalla tunnelikaukalon yli²⁰, yhtyen nykyiseen virkistysreittiin tunnelikaukalon pohjoispuolella.
 78. Virkistysreitin sijoittaminen tunnelikaukalon eteläpuolelle ja tunnelin betonikannelle säästäisi 231 m² kirvelilattakoin ydinaluetta (Ekologisen kompensaation hyvityssuunnitelma 2.9.2025 s. 20). Siltaratkaisu virkistysreitille suojelisi sairaala-alueen luontoarvoja, mutta toisi myös liikenteellisiä etuja, tarjoten kävely- ja pyöräily-yhteyttä virkistysreitin ja Salmisaarenkatua pitkin kulkevan kevyen liikenteen reitin välillä.
 79. Asemakaava on ristiriidassa alueen maanalaisen yleiskaavan (liite 15) kanssa myös sen vuoksi, että yleiskaavassa määrätään, että satamatunneli ei ole osa katu- tai tieverkkoa. Tämä määräys puuttuu kokonaan Asemakaavasta. Asemakaava on yleiskaavan vastainen myös siltä osin, että yleiskaavassa keskustatunnelin suuaukko on linjattu sille alueelle, johon nyt suunnitellaan satamatunnelin pohjoista suuaukkoa. Asemakaavan aineistossa esitetään keskustatunnelin suuaukon siirtämistä Porkkalankadulle, mutta asemakaava-aineistossa ei ole riittäviä selvityksiä tämän toteutettavuudesta. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei ole huomioitu asianmukaisesti
- Liito-oravan suojelustatuksesta sekä lisääntymis- ja levähdyspaikan määritelmästä*
80. LSL 78 §:n mukaan EU:n tiukkaa suojelua edellyttävien eliölajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on kielletty. Hävittämis- ja heikentämiskielto on voimassa suoraan lain nojalla. Liito-orava kuuluu Euroopan unionin tiukkaa suojelua edellyttäviin eliölajeihin

²⁰ Karttaluonnos virkistysreitin vaihtoehtoisesta linjauksesta on liitteenä 23.

ja on mainittu luontodirektiivin liitteessä IV a. Suomessa esiintyvät, tiukkaa suojelua edellyttävät eliölajit on lueteltu luonnonsuojeluasetuksen (1066/2023) liitteessä 7, jossa liito-orava on mainittu. EU:n alueella liito-oravaa tavataan ainoastaan Suomessa ja Virossa. Uusimman Suomen lajien uhanalaisuusluokituksen (2019) mukaan liito-orava on luokiteltu vaarantuneeksi lajiksi (VU).

81. Lisääntymis- ja levähdyspaikan ulottuvuutta on käsitelty useissa korkeimman hallinto-oikeuden tapauksissa ja esimerkiksi Euroopan komission antamassa ohjeasiakirja *luontodirektiivin mukaisesta yhteisön tärkeinä pitämien eläinlajien tiukasta suojelusta* C(2021) 7301 final) (**"Ohjeasiakirja"**). Ohjeasiakirjassa lisääntymispaikka on määritelty paikaksi, jota tarvitaan paritteluun ja poikimiseen. Paikka kattaa lisäksi pesä- tai poikimispaikan lähiympäristön, mikäli jälkeläiset ovat riippuvaisia tällaisista alueista. Levähdyspaikoilla taas tarkoitetaan alueita, jotka mahdollistavat tietyn eläimen tai eläinryhmän selviytymisen silloin, kun ne eivät ole aktiivisia.²¹
82. Euroopan unionin tuomioistuimen asiassa C-357/20 (ECLI:EU:C:2021:881) antaman tuomion mukaan *"lisääntymispaikan käsite on ymmärrettävä siten, että sillä tarkoitetaan kaikkia sellaisia alueita, jotka ovat tarpeellisia, jotta asianomainen eläinlaji voi lisääntyä menestyksekkäästi, mukaan lukien lisääntymispaikan ympäristö"* (Euroopan unionin tuomioistuin 2021, kohta 27).
83. Ympäristöministeriön julkaisemassa ohjeessa *"Liito-oravan huomioon ottaminen metsänkäytön yhteydessä"* todetaan lisääntymis- ja levähdyspaikoille jätettävistä puista muun muassa seuraavaa: Kaikki liito-oravan pesäpuiksi tulkittavat puut sekä niiden välittömässä läheisyydessä oleva puusto ja ruokailupuut, ruoan varastointiin sopivat tuuheaoksalet kuuset sekä suojapuusto tulee jättää pystyyn. Ruokailupuita tulee säästää myös lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ulkopuolella. Liikkumisen edellytykset lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ja ruokailupuiden välillä tulee turvata. Ohjeen mukaan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan laajuudelle ja kulkuyhteyksien leveydelle ei ole olemassa tiettyä ohjetta, vaan levähdyspaikan koko ja kulkuyhteyksien turvaaminen on harkittava tapauskohtaisesti metsässä vallitsevien olosuhteiden mukaan.²²
84. Oikeuskäytännössä on katsottu, että lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskielto ei velvoita suojelemaan liito-oravan elinympäristöä kokonaisuudessaan, vaan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen rajaaminen ja sopivien kulkuyhteyksien turvaaminen harkitaan tapauskohtaisesti.²³ Oikeuskäytännön mukaan suojeltavan alueen on oltava kuitenkin pikemminkin laaja kuin liian suppea. Tätä edellyttää myös

²¹ Euroopan komission ohjeasiakirja, s. 35–36, 2021

²² Liito-oravan huomioon ottaminen metsänkäytön yhteydessä, Neuvontamateriaali, s. 7, liite 17.

²³ HE 76/2022, s. 216.

ympäristöoikeudessa tunnustettu niin sanottu varovaisuusperiaate (KHO 2014:13).

85. Lisääntymis- ja levähdyspaikkaa rajatessa on huomioitava myös liito-oravan kulkuyhteydet. Ratkaisussa KHO 269/2015 korkein hallinto-oikeus on ottanut kantaa liito-oravan kulkuyhteyksien suojelemiseen. Osana lisääntymis- ja levähdyspaikan turvaamista myös lajin kulkuyhteyksiä on selvitettävä ja suojeltava. Pelkän kapean kulkuyhteyden määrittäminen oli kyseisessä tapauksessa riittämätön turvaamaan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan säilymisen alueella. Liito-oravien kulkuyhteydet ovat puustoisia latvusyhteyksiä lajille soveltuvien elinympäristöjen välillä. Lajin suojelun kannalta on tärkeää, että erityisesti tunnettujen elinpiirien ydinalueilta johtaa kulkuyhteydet toisille ydinalueille.
86. Siirtymäreittien merkitystä on arvioitu myös ratkaisussa KHO 111/2020, joka koski lepakoiden saalistusalueita ja siirtymäreittä. Korkein hallinto-oikeus arvioi, että vaikka hävittämis- ja heikentämiskielto koskee vain suppeita alueita, kaavassa oli huomioitava siirtymäreittien suojeleminen, sillä näiden heikentäminen voisi käytännössä johtaa lisääntymis- ja levähdyspaikan häviämiseen ja heikentymiseen.
87. Ratkaisussa KHO 2451/2023 on todettu, että lisääntymis- ja levähdyspaikoilla ei ole ns. vanhentumisaikaa, mikäli niiden ekologinen toimivuus on kunnossa ja mikäli on riittävän todennäköistä, että liito-orava voi palata näille paikoille. Vaikka liito-oravaa ei tunnetulla elinympäristöalueella jonakin vuonna havaittaisi, on soveltuvat lisääntymis- ja levähdyspaikat edelleen katsottava suojelluiksi EU:n tuomioistuimen tuomion C-477/19 perusteella (KHO 2451/2023). Tätä tukee myös Euroopan komission antama ohjeasiakirja *luontodirektiivin mukaisesta yhteisön tärkeinä pitämien eläinlajien tiukasta suojelusta* C(2021) 7301 final), jonka mukaan luontodirektiivin 12 artiklan 1 kohdan d alakohdasta seuraa, että lisääntymis- ja levähdyspaikkaa tulee suojella myös silloin, kun eliölaji käyttää paikkaa satunnaisesti tai jopa hylkää sen, mutta on kuitenkin riittävän todennäköistä, että kyseinen laji vielä palaa kyseisille paikoille.
88. Lisääntymis- ja levähdyspaikalle aiheutuvia vaikutuksia arvioidessa on huomioitava lisäksi, että lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämis- ja heikentämiskiellon vastainen toiminta ei edellytä, että lisääntymis- ja levähdyspaikka häviää kokonaan. Heikentyminen voi tapahtua hitaasti ja asteittain, ja siten vähentää alueen tai paikan toimivuutta.

Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat kaava-alueella

89. Selvitysalueella tehtiin liito-oravaselvityksiä vuosina 2024 ja 2025. Vuonna 2024 alueelta ei löydetty merkkejä liito-oravista, mutta kevään 2025 selvityksissä löydettiin kuitenkin liito-oravan asuttu pesäpuu. Puu sijaitsee ortodoksisella hautausmaalla noin 40 metrin päässä tulevasta avokaivannosta. Lisäksi selvityksessä havaittiin kaksi kolopuuta, kaksi linnunpönttöä ja yksi risupesä. Selvityksen mukaan pesäpuiksi luetaan paikoilla, joilla liito-oravaa on tavattu, yleensä kaikki puut, joissa on lajille

soveltuvia koloja, linnunpönttöjä tai risupesiiä. Vuonna 2025 tehdyn liito-oravaselvityksen²⁴ mukaan kaava-alueelle sijoittuu kolme liito-oravan ydinaluetta. Asemakaavan selvitysalueella, rakentamistoimenpidealueiden välittömässä läheisyydessä, sijaitsee useita kolopuita ja papanapuita sekä muita liito-oravalle soveltuvia puita.

90. Asemakaavassa on vain määrätty seuraavasti:

Liito-oravan ydinalueen (127/2020) alapuolella ja välittömässä läheisyydessä voimakasta impulssimaista iskumelua tai tärinää synnyttävät työvaiheet on toteutettava liito-oravan lisääntymiskauden (15.3.—31.7.) ulkopuolella.

91. Asemakaavan mukainen suojelumääräys on täysin riittämätön turvaamaan liito-oravan suojellut lisääntymis- ja levähdyspaikat. Helsingin kaupungin ”*Liito-oravan Levinneisyys Helsingissä 2022—2023*” -selvityksessä²⁵ useimmat ydinaluerajaukset ovat melko ’tiukkoja’, eikä niihin kuulu muuta kuin liito-oravajätösten osoittama alue. Ydinalueet ovat siten huomattavasti pienempiä kuin koko liito-oravan tarvitsema elinalue. Lisäksi selvityksessä on todettu, että liito-oravat voivat liikkua ja ruokailla kaukana ydinalueen ulkopuolella, eivätkä poikaspesätkään välttämättä sijaitse ydinalueella. Nyt vastaavasti Asemakaavan raja-
aus on liian kapea ottaen huomioon liito-oravan lisääntymis- ja levähdysalueen.
92. Sadan liito-oravan elinpiiriä analysoinut tieteellinen tutkimus osoittaa, että liito-oravalle sopivan elinympäristön määrä pesäpuuta ympäröivässä 150 metrin säteisessä ympyrässä on ratkaiseva lajin esiintymistodennäköisyyden kannalta. Mitä pienempi sopivan elinympäristön määrä on tällä alueella, sitä useammin sieltä puuttuu liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen toiminnallisuudelle välttämättömiä tekijöitä. (Jokinen 2012; Jokinen ym. 2015, viitattu julkaisussa Sulkava 2024, s. 6)²⁶ Myös Euroopan unionin tuomioistuimen asiassa C-357/20 antaman tuomion mukaan lisääntymispaikan käsite on ymmärrettävä siten, että sillä tarkoitetaan kaikkia sellaisia alueita, jotka ovat tarpeellisia, jotta asianomainen eläinlaji voi lisääntyä menestyksekkäästi, mukaan lukien lisääntymispaikan ympäristö. Lisääntymis- ja levähdyspaikan suojelu edellyttää siten myös pesäpuun lähiympäristön huomioimista, mikä Asemakaavassa on laiminlyöty.
93. Asemakaava-alueella sijaitsevia liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja on lisäksi edelleen suojeltava, vaikka ne olisivatkin välillä asu-
mattomia. On todennäköistä, että liito-orava voi vielä palata niille alueille, joilla sitä ei kaavaa koskevissa selvityksissä havaittu. Näin ollen myös ne lisääntymis- ja levähdyspaikat, joissa ei selvitysten hetkellä

²⁴ Ramboll Oy 2025 b: Liito-oravaselvitys Lapinlahden alueella 2025. Päivätty 22.5.2025, [liite 2](#).

²⁵ Helsingin kaupunki, KYMP 2024: Liito-oravan levinneisyys Helsingissä 2022–2023. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2024:8, [liite 18](#).

²⁶ Sulkava, R. 2024: Lisääntymis- ja levähdyspaikan määrittelyn laillisuusperusteet liito-oravakartoituksissa ja niiden tulosten tulkinnassa. Suomen luonnonsuojeluliitto ry. Päivätty 25.2.2024, [liite 19](#).

havaittu liito-oravia, kuuluvat myös hävittämisen- ja heikentämiskiellon alle (esimerkiksi tunneliaukon itäpuolella poistuva papanapuu, kaukalon pohjoispuolella sijaitseva poistuva kolopuu ja onkalo, että baanan linjauksella oleva kolopuu on katsottava suojelluiksi).

94. Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisukäytäntökin huomioiden Asemakaavassa ei ole suojattu liito-oravien kulkuyhteyksiä riittävällä tavalla. Kulkuyhteydet ovat tärkeitä liito-oravan menestyksekkään lisääntymisen kannalta. Syntymävuotensa loppukesällä liito-oravanaaras tarvitsee kulkuyhteyden vallatakseen oman elinpiirin. Selvitäkseen talvesta se tarvitsee kolopuita, norkkoja sisältäviä ruokailu- ja ruoan varastointialueita sekä suojapuustoa. Kulkuyhteyksiä tarvitaan, jotta koiras pääsee vierailemaan alueella. Naaras tarvitsee useita pesiä poikasten kasvattamiseen. Keväällä ja kesällä se tarvitsee ruokailualueikseen lehtipuustoa. Poikaset siirtyvät kulkuyhteyksien kautta omille reviireilleen. Eri vuodenaikoina vaihtuvat ruokailualueet, ruoan varastointialueet, suojapuusto ja kulkuyhteydet ovat siis erottamaton osa lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ja niiden ekologista toiminnallisuutta, jotta liito-oravanaaras voi tuottaa poikasia (Sulkava 2024, s. 5; Yli-Karjanmaa 2024, s. 27–28).
95. Varsinaisten pesäpuiden häviämisen ja heikentymisen lisäksi asemakaavamuutoksen täytäntöönpano hävittää myös liito-oravan kulkuyhteydet. Kulkuyhteydet on huomioitu myös kaava-aineistoon kuuluvassa liito-oravaselvityksessä. Selvityksen mukaan lajin pitkäaikaisen selviämisen kannalta on tärkeää, että lisääntymis- ja levähdyspaikkojen lisäksi säilytetään riittävästä 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.²⁷
96. Satamatunnelin Asemakaavan selostuksen (päivätty 4.11.2025, sivut 54 ja 371) mukaan tunnelikaukalo ja Länsibaanan ohjeellinen linjaus poistavat puiston eteläosasta yhteensä vähintään 64 puuta, joiden mukana poistuu liito-oravan kulkuyhteys. Liito-oravalle laadukas kulkuyhteys on leveä metsäinen yhteys, jossa puuston latvuskorkeus olisi ainakin 10 metriä ja sisältää hyppypuiden lisäksi suojapuustoa. Laadukas kulkuyhteys on mahdollisimman yhtenäinen, eikä liito-orava joudu päivittäin ylitämään suurempia aukkoja.²⁸ Avokaivanto ja siihen rakennettava puuston betonikansi yhdessä Länsibaanan kanssa katkaisee sairaalapuiston eteläosassa liito-oravan kulkuyhteyden meren rannassa oleviin pesäpuihin.
97. Vaihtoehtoisia kulkuyhteyksiä entisen sairaalan päärakennuksen etelä- ja pohjoispuolella (keltaisella värillä vuoden 2025 liito-oravaselvityksen

²⁷ Ramboll Oy 2025 b: Liito-oravaselvitys Lapinlahden alueella 2025. Päivätty 22.5.2025., s. 5, liite 2.

²⁸ Virtanen, T., Salomäki, P., Tanskanen, S., ja Yrjölä, R. 2014. Liito-oravien radioseuranta Espoonlahden ja Matinkylän suuralueilla 2013. Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen julkaisusarja 4/2014. ISBN 978-951-857-688-7, liite 20.

kuvassa 1, sivu 3) ei vielä ole, eivätkä ne tarjoa vielä toimivaa yhteyttä. Ei ole varmuutta, että liito-oravat ottaisivat käyttöön tällaiset vaihtoehdot kulkuyhteydet.

98. Valittaja katsoo, että avokaivannon ja sen päälle rakennettavan puuttoman betonikannen sijoittaminen liito-oravan välittömän elinympäristöön (noin 40 metriä käytössä olevasta pesäpuusta) hävittää ja heikentää liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkaa. Hyppypuiden ja suojapuiden poistaminen ja korvaaminen puuttomalla betonikannella ja Länsibaanalla heikentävät oleellisesti liito-oravan kulkuyhteyksiä.
99. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja häviää siten Asemakaavan myötä. Tunnelin avokaukalon rakentamisen yhteydessä häviää varmuudella yksi puu (koirapuiston alueen läntisin liito-oravalle soveltuva puu), jonka alla keväällä 2025 on todettu papanoita. Liito-oravalle soveltuvista kolopuista tunnelilinjauksen pohjoispuolella poistuisi tunnelikaukalon myötä varmuudella yksi. Lisäksi Asemakaavan liiteaineistoon kuuluvan Länsibaanan linjauksen raportin (Ramboll 2025, päivätty 19.8.2025)²⁹ mukaan baanarakentamisen yhteydessä joudutaan poistamaan ”yksi papanapuu” ja ”kolopuu voidaan mahdollisesti säilyttää”.
100. Näiden poistuvien puiden lisäksi vuoden 2025 liito-oravaselvityksessä (Ramboll 22.5.2025) todetaan, että osa vuosina 2024 ja 2025 havaituista, pesäpuiksi soveltuvista kolopuista sijaitsee erittäin lähellä suunniteltua satamatunnelia, joten riskinä on näiden puiden tai niiden suojapuiden vaurioituminen.
101. Lisääntymis- ja levähdyspaikkojen konkreettisen häviämisen lisäksi satamatunnelin rakentaminen ja siitä aiheutuva melu ja tärinä heikentävät liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja.
102. Korkeimman hallinto-oikeuden vakiintuneen oikeuskäytännön, EU:n tuomioistuin käytännön ja EU:n komission antamien ohjeiden perusteella Valittaja katsoo, että satamatunnelin rakentaminen asemakaavamuutoksen mahdollistamalla tavalla heikentää ja hävittää liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Vaikutukset ovat LSL:n 78 §:n 2 momentin vastaisia. Liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikoille aiheutuvia vaikutuksia ei ole huomioitu riittävästi suojelumääräyksissä. Kaavamääräykset eivät täytä sille laissa annettuja vaatimuksia. Kaavan hyväksymistä koskeva päätös on näin lainvastainen.

2.5.6 Kirvelilattakoin suojelu on laiminlyöty

Kirvelilattakoin ja mukulakirvelin suojelustatus

²⁹ Ramboll Oy. Länsibaanan linjaus Lapinlahden sairaalapuiston kohdalla. Linjauksen kehittäminen 6/2025. Päivämäärä 19.8.2025, liite 2.

103. Kirvelilattakoi on LSL 75 §:n mukainen uhanalainen eliölaji sekä LSL 78 §:n mukainen erityisesti suojeltava laji. Uhanalaiset ja erityisesti suojellut lajit on listattu luonnonsuojeluasetuksen (1066/2023) liitteessä 6. LSL 76 § velvoittaa viranomaiset ottamaan uhanalaiset eliölajit huomioon kaavoitusta koskevassa päätöksenteossa. Käytännössä tämä koskee eri lupamenettelyiden ohella AKL:n mukaisia kaavoja.³⁰
104. Kaava-alueella, Lapinlahden sairaalapuistossa esiintyy erittäin uhanalaiseksi (EN) luokiteltu kirvelilattakoi. Lapinlahti on yksi kirvelilattakoin kolmesta esiintymispaikasta Suomessa. Kirvelilattakoin esiintymä kaava-alueella ei kuitenkaan ole suojeltu LSL 77 §:n tarkoittama esiintymispaikka. Lapinlahden sairaalapuistossa esiintyy paljon myös kirvelilattakoin elinympäristölle tärkeää mukulakirveliä.
105. LSL 76 §:n mukaan viranomaisten tulee ottaa uhanalaiset eliölajit huomioon asianomaisen lain mukaisessa kaavoitusta koskevassa päätöksenteossa noudattaen muussa lainsäädännössä luontoarvojen turvaamisesta erikseen säädettyä. Käytännössä tämä koskee muun ohella AKL:n mukaisia kaavoja.³¹

Satamatunnelin rakentamisen vaikutukset kirvelilattakoille

106. Asemakaava mahdollistaa satamatunnelin sijoittumisen suoraan mukulakirveliesiintymän päälle, jossa kirvelilattakoi elävät ja jota ne käyttävät ravinnokeeseen. Kaava-aineistoissa on todettu, että satamatunnelin kaavan mukainen rakentaminen hävittäisi osan lajin käyttämistä elinympäristöistä Lapinlahden sairaalapuiston etelälaidasta. Valittaja katsoo, että varovaisuusperiaate huomioiden on mahdotonta perustella, miksi yksi Suomen kolmesta esiintymispaikoista olisi sallittua hävittää LSL:n tavoitteen ollessa luonnon monimuotoisuuden turvaaminen.
107. LSL 7 §:n mukaan LSL:n tai sen nojalla annetun asetuksen mukaisessa päätöksenteossa kiinnitetään huomiota luonnon monimuotoisuuden merkittävän vähenemisen tai häviämisen uhkaan, vaikka siitä ei olisi olemassa varmistettua tieteellistä tietoa (ns. varovaisuusperiaate). Valittaja katsoo, että myös varovaisuusperiaate vaatii, että Asemakaava perustuu kirvelilattakoin tärkeän elinympäristön aiheuttamiin suojelu- ja oikeusvaikutuksiin LSL:n noudattamiseksi.
108. Kirvelilattakoin toukat ovat riippuvaisia mukulakirvelikasvustojen kukinnoista, ja niiden tuhoutuminen tarkoittaisi LSL:n vastaista kirvelilattakoin elinympäristöjen tuhoutumista.
109. Edellä sanotun lisäksi kirvelilattakoille aiheutuisi myös satamatunnelin rakentamisen aikana negatiivisia vaikutuksia laajemmallakin alueella: tunnelin, kantatien 51:n liittymärampin, muun tiestön ja virkistysreitien rakentamisesta aiheutuvan louhinnan, kiviaineskuljetusten,

³⁰ HE 76/2023 vp, s. 200. 76 §:n perusteluissa viitattu 65 §:n perusteluihin, koska pykälät ovat rinnasteiset.

³¹ HE 76/2023 vp, s. 200. 76 §:n perusteluissa viitattu 65 §:n perusteluihin, koska pykälät ovat rinnasteiset.

asfaltinpoiston ja muiden rakentamistoimien tuottama kivipöly uhkaa kirvelilattakoin toukkien ruokailumahdollisuuksia, jos pöly laskeutuu mukulakirvelin kukinnoille.

Ekologinen kompensatio ja hyvityssuunnitelma eivät riitä takaamaan kirvelilattakoin suojelua

110. LSL 11 luvun mukaiseen kompensointiin veloitetaan kaavamääräyksellä:

"Rakennustoimia, joilla heikennetään tai hävitetään kirvelilattakoin elinympäristöinä tunnettuja mukulakirvelikasvustoja, ei saa toteuttaa ennen kuin erillisessä, vastuuviranomaisen hyväksymässä, ekologisen kompensaation mukaisessa hyvityssuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet on toteutettu ja riittäviksi todettu."
111. Ennen kirvelilattakoihin vaikuttavien rakennustoimien aloittamista haetaan Lupa- ja valvontavirastolta päätös hyvityksen korvaamisesta. Valittaja katsoo, että Asemakaava on lainvastainen, koska suojelumääräykset eivät turvaa kirvelilattakoin suojelun alueella. Kaavamääräys on riittämätön, koska se ei ota esimerkiksi kantaa siihen, kuinka pitkään kirvelilattakoin tilannetta tulee seurata, jotta voidaan katsoa toimenpiteiden olevan riittäviä. Suojelumääräyksissä olisi lisäksi tullut huomioida olemassa olevat mukulakirveliesiintymät ja suojata pääasialliset esiintymät C ja D sekä pienemmät esiintymät E, F ja H tulee suojata asemakaavan suojelumääräyksellä.
112. Kirvelilattakoille aiheutuvien vaikutusten kompensoimiseksi kaava-aineistossa on esitetty suoritettavaksi LSL 11 luvun mukainen ekologinen kompensatio. Hävitettävien alueiden kompensoinnista on laadittu erillinen kirvelilattakoiesiintymien hyvityssuunnitelma (liite 21). Ekologisella kompensatiolla on tarkoitus siirtää kirvelilattakoin elinympäristöjä, eli toukan ravintokasvina käyttämän mukulakirvelin kasvustoja Lapinlahden alueelle erillisen hyvityssuunnitelman mukaisesti. Tarkoitus on perustaa eri puolille puistoa uusia mukulakirvelikasvustoja. Suunnitelman mukaan siihen sisältyvät kompensatiotoimenpiteet on tullut aloittaa jo vuonna 2024. ELY-keskus on antanut lausuntonsa hyvityssuunnitelmasta (UUDELY/4061/2025).
113. Hyvityssuunnitelma ei täytä sille LSL:ssa asetettuja vaatimuksia. Kirvelilattakoihin koskeva hyväksymissuunnitelma ei täytä LSL:n 103 §:n vaatimuksia eikä siinä ole riittävällä tavalla kuvattu hyvitettyjen toimenpiteiden seurantaa, toteuttamisen riskejä, riskeihin varautumista tai vaihtoehtoisia toteutustapoja. Kirvelilattakoille aiheutuvia vaikutuksia ei siis ole huomioitu riittävästi suojelumääräyksissä. Suojelumääräys ei suojaa luonnonarvoja AKL:n edellyttämällä tavalla. Asemakaava on siten lainvastainen.
114. Kaavamääräystä on pidettävä riittämättömänä myös sen vuoksi, ettei hyvityssuunnitelmaa ei ole myöskään tähän asti noudatettu. ELY-keskuksen lausunnossa on todettu muun muassa, että jo tehdyt hyvitysalueet sijaitsivat eri alueilla ja olivat eri kokoisia kuin suunnitelman

mukaiset. Lisäksi hyvityssuunnitelman mukaisen aikataulun perusteella hyvitystoimenpiteet tulisi olla täysimääräisesti suoritettu jo lokakuussa 2026. ELY-keskus piti aikataulua mahdollisena, mutta erittäin kunnianhimoisena huomioiden jo todetut käytännön haasteet. ELY-keskus on todennut myös, että yksikin huono vuosi siemenkylvön onnistumisessa lykkää kirvelilattakoin toukille käyttökelpoisen elinympäristön siirtymistä kolmella vuodella (yksi vuosi uusintakylvöön ja kaksi vuotta kukkiviin mukulakirveihin uusintakylvöstä).

115. Kaavamääräyksestä tai hyvityssuunnitelmasta ei käy ilmi, minkälaisella lopputulosta on pidettävä onnistuneena rakentamisen aloittamiseksi. Pelkästään mukulakirvelin onnistunut istutus hyvitysalueilla ei takaa kirvelilattakoin säilymistä alueella. Tästä riskistä huolimatta hyvityssuunnitelmassa ei arvioida riittävästi sitä, miten toimitaan, jos kirvelilattakoin toukat eivät lyödäkään uusille mukulakirvelikasvustoille. Hyvityssuunnitelma ottaa pääasiassa kantaa vain mukulakirvelin istuttamiseen ja siirtämiseen. Kirvelilattakoin osalta on todettu, että *"Rakentuvilta alueelta pois siirrettävien mukulakirveiden lisäksi on hyvä arvioida tarvetta, siirtää näiltä paikoilta pois myös kirvelilattakoin toukat. Siirron tarve riippuu rakentamisen aloituksen ajankohdasta"*. Valittaja huomauttaa lisäksi, että hyvityssuunnitelmassa mainittujen kompensaation onnistumista koskevien riskien lisäksi kirvelilattakoihin uhkaa myös edellä luettelut negatiiviset rakentamisen aikaiset vaikutukset, joita ei ole käsitelty hyvityssuunnitelmassa.
116. Koska Asemakaavassa on Valittajan käsityksen mukaan kyse Suomen ensimmäisestä asemakaavatapauksesta, jossa sovelletaan LSL 11 luvun mukaista kompensaatiota, täysin suoraan soveltuvaa oikeuskäytäntöä asiasta ei ole. Valittaja kuitenkin katsoo, että asiassa tulisi ottaa lähtökohdaksi poikkeamislupasääntelyssä sovelletut oikeusohjeet, joiden mukaan kompensaatiotoimenpiteet tulee arvioida suhteessa ensinnäkin siirrettävän esiintymän merkittävyydelle (nyt yksi Suomen kolmesta esiintymästä), siirtämisen vaikutuksiin lajin säilymiseen kyseisellä esiintymisalueella (siirron onnistuneisuus on hyvin epävarmaa) sekä esiintymän pitkäaikaisen säilymisen mahdollisuuksille (kts. KHO:2021:68).
117. Valittaja huomauttaa, että hyvityssuunnitelman mukaan ensimmäiset toimenpiteet on suoritettu jo vuonna 2024. Toisin kuin hyvityssuunnitelmassa on esitetty, tähän mennessä tehdyt toimenpiteet eivät ole olleet menestyksekkäitä. Mukulakirvelin kylvöt epäonnistuivat vuonna 2023 ja 2024, minkä vuoksi on siirrytty istutusten yrittämiseen. Vaikka istutukset onnistuisivatkin, ei ole mitenkään selvää, että kirvelilattakoi siirtyisi istutusten alueelle muun muassa sen vuoksi, että istutukset tehdään alueella huomattavasti varjoisempaan pohjoisrinteeseen. Kirvelilattakoi on auringossa viihtyvä laji, joten eteläisestä aurinkoisemmalta alueelta siirtymiseen liittyy merkittäviä epävarmuuksia, eikä kompensaationsuunnitelma siten ole riittävä varmistamaan LSL:n vastaisten vaikutusten aiheutumien. Huomionarvoista on myös se, että hyvityssuunnitelmassa ei edes oteta kantaa siihen, mikä varsinaisesti katsotaan onnistuneeksi hyvitystoimenpiteeksi.

2.5.7 Kaukolämpöputkiparin paikan puuttuminen kaavasta

118. Lapinlahden sairaalapuiston eteläosan halki kulkee maanpäällinen kaukolämpöputkipari. Alueen voimassa olevassa suojelukaavassa³² maanpäällinen kaukolämpöputki esitetään siirrettäväksi Ilmarisen talon pohjoispuolella kulkevan, levennettävän väylän alle louhimalla kalliota n. 3 m (kaavaselostus 12046, s. 41).
119. Satamatunnelin kaavaselostuksen mukaan (sivu 26) kaukolämpöputki sijoitetaan maanpinnan alapuolelle tai osaksi tunnelirakennetta. Uusi kaukolämpöputkilinja toteutetaan satamatunnelin rakentamisen myötä maan alle ja sijoitetaan alustavan suunnitelman mukaan kulkuväylien alle, jolloin sen maan alle kaivaminen ei edellytä ylimääräistä puiden kaatamista (kaavaselostus sivu 63).
120. Kaukolämpöputkiparille ei ole kuitenkaan osoitettu paikkaa asemakaavakartassa, jolloin lämpöputken sijoituksen vaikutuksia alueen luontoarvoihin ja tarvetta lieventäviin toimenpiteisiin ei voida luotettavasti arvioida. Kun kaukolämpöputkiparin sijoitusta ei ole kaavassa merkittynä, on vaarana, että tosiasiallinen sijoitus hävittää tai heikentää luonnon-suojelulailla suojeltujen uhanalaisten eliöiden elinolosuhteita. Koska putkiparin paikkaa ei ole määritetty kaavassa, kaukolämpöputkia varten tehtävän kaivannon ja sen rakentamistyön vaikutuksia ei myöskään ole huomioitu ekologisen kompensaation hyvityssuunnitelmassa.³³ Kun kaukolämpöputkiparin sijoitusta ei ole määritetty Asemakaavassa, kaavan vaikutuksia asemakaava-alueella esiintyvien valtioneuvoston asetuksella 1066/2023 uhanalaiseksi säädettyjen eliölajien elinoloihin ei LSL 76 §:n mukaisesti ole otettu huomioon.
121. Asemakaavan mukaan Länsibaanan (kaavamerkintä pp-1) rakentamisessa tulee käyttää sellaisia rakentamismenetelmiä, joiden avulla sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat puut ja niiden juuret eivät vaurioidu. Valittaja katsoo, että tämä sinänsä perusteltu kaavamääräys on ristiriidassa kaavaselostuksen kanssa, jossa kaukolämpöputki alustavasti sijoitetaan kulkuväylien alle. Kaukolämpöputkiparin upottaminen kallioisessa maastossa Länsibaanan alle merkitsisi mittavia maansiirtoja räjäytystöitä LSL:n tiukasti suojeleman kirvelilattakoin elinalueella ja sillä olisi merkittäviä vaikutuksia liito-oravan kolopuiden juuristoon ja niiden selviytymiseen.
122. Helsingin kaupunginhallituksessa 19.11.2025 esillä olleessa selvityksessä³⁴ Länsibaanan rakentamisen menetelmiksi on kuvattu *”esimerkiksi imukaivu puiden juuristoalueella ja baanan rakennekerrosten*

³² Lapinlahden sairaalapuisto. Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus. Asemakaava- ja asemakaavan muutuskartta nro 12046. Päivätty 5.5.2011.

³³ Helsingin Satama. Kirvelilattakoin (Depressaria chaerophylli) elinympäristöjen ekologisen kompensaation hyvityssuunnitelma Lapinlahden alueella. Länsiprojektin ympäristökonsultointi. Päivätty 2.9.2025, liite 21.

³⁴ Helsingin kaupunginhallitus 19.11.2025. Satamatunnelin asemakaava, vastauksia kaupunginhallituksen kysymyksiin.

toteuttaminen kantavalla kasvualustalla. Baanan vaikutuksia puustoon voidaan lieventää myös välttämällä maaleikkausta ja juuristovaurioita puiden kohdalla tukimuurilla (esim. L-tukimuuri, jonka perustus tehdään baanan rakennekerrosten alle).” Nämä menetelmät eivät ole yhteensovitettavissa kulkuväylän alle sijoitettavan kaukolämpöputkiparin kanssa, ja Valittaja katsoo, että tosiasiallisesti kaukolämpöputkipari joudutaan sijoittamaan muualle puistoalueelle, jonka kaavamerkintä on VP/s ja joka uhanalaisten eliöiden elinaluetta. Valittaja katsoo, että jättämällä kaukolämpöputkiparin sijoituksen määrittelemättä kaavassa, on pyritty häivyttämään kaavasta putken sijoitukseen liittyvät luontoympäristön heikennykset.

123. Kaukolämpöputkiparin paikan määrittämistä ei voida siirtää myöhemmän suunnitteluvaiheeseen, vaan paikka tulee määrittää kaavassa. Sen jälkeen, kun tunneli on rakennettu, kaukolämpöputkea ei voida enää sijoittaa tunnelirakenteisiin, vaan sen sijoittaminen tulee johtamaan uuden, luonnonsuojelun kannalta epäedullisen, kaivannon kaivamiseen. Valittaja katsoo, että kaukolämpöputkiparin pois jättäminen asemakaavakartasta ratkaisevasti vaikeuttaa kaavan ympäristövaikutusten arviointia sekä kirvelilattakoin että liito-oravan osalta. Valittaja katsoo, että ekologisen kompensaation hyvityssuunnitelma tulee päivittää, niin että myös kaukolämpöputken kaivannon vaikutuksia kirvelilattakoin ja mukulakirvelin esiintymiseen otetaan huomioon.

Liitteet

Liite 1	Valituksenalainen päätös ja päätöksen tiedoksiannon tiedot
Liite 2	Asemakaava-asiakirjat
Liite 3	Muistutukset
Liite 4	Uudenmaan Liiton lausunto 12.5.2025
Liite 5	Tiedote 13.6.2024
Liite 6	Länsisataman laajennus ja satamatunneli, ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (YVA) perusteltu päätelmä, Uudenmaan ELY-keskus 2024 (UUELY/13119/2022, päivätty 11.3.2024
Liite 7	Katuliikenteen meluselvitys, Helsingin Satama Oy, HMMT Partners Oy, 2.12.2024
Liite 8	Helsingin satama. Mukulakirvelin ja kirvelilattakoin seuranta Helsingin Lapinlahdella kesällä 2024. Länsiprojektin ympäristökonsultointi. Päivätty 22.10.2024
Liite 9	Lapinlahden sairaalapuiston kirvelilattakoi- ja mukulakirveliesiintymien siirto- ja hoitosuunnitelma, Faunatica. 2020

- Liite 10 Mona Schalin ja Gretel Hemgård, vetoomus koskien Asema-
kaava- ja asemakaavan muutosehdotusta nro 12957, Länsisa-
tama, Satamatunneli. Lähetetty Helsingin kaupungille 29.10.2025
- Liite 11 Helsingin kaupunkiympäristölautakunta. Länsiväylän ympäristön
osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet. § 239, 9.5.2023
- Liite 12 Uudenmaan ELY-keskus ja Helsingin Satama. Kantatie 51 Sata-
matunneliin liittyvät liikennejärjestelyt välillä Lemissaarentie -
Porkkalankatu, Helsinki. Tiesuunnitelma. Päivätty 13.6.2025
- Liite 13 Uudenmaan liitto. Uudenmaan maakuntakaava 2050. Hyväksytty
maakuntavaltuustossa 9.12.2020
- Liite 14 Helsingin kaupunginhallitus. Lausunto liikenne- ja viestintäministe-
riölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikenne-järjestelmäsuunni-
telmaksi vuosille 2026–2037 ja sen ympäristöselostuksesta. §
137, 3.3.2025
- Liite 15 Voimassa oleva asemakaava nro 12046
- Liite 16 Maanalainen yleiskaava: kaavaselostus
- Liite 17 Liito-oravan huomioon ottaminen metsänkäytön yhteydessä, Neu-
vontamateriaali
- Liite 18 Helsingin kaupunki, KYMP 2024: Liito-oravan levinneisyys Helsin-
gissä 2022–2023. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2024:8
- Liite 19 Sulkava, R. 2024: Lisääntymis- ja levähdyspaikan määrittelyn lailli-
suusperusteet liito-oravakartoituksissa ja niiden tulosten tulkin-
nassa. Suomen luonnonsuojeluliitto ry. Päivätty 25.2.2024
- Liite 20 P. Virtanen, T., Salomäki, P., Tanskanen, S., ja Yrjölä, R. 2014.
Liito-oravien radioseuranta Espoonlahden ja Matinkylän suuralu-
eilla 2013. Espoon kaupunkisuunnitteluksien julkaisusarja
4/2014. ISBN 978-951-857-688-7
- Liite 21 Kirvelilattakoin esiintymien hyvityssuunnitelma
- Liite 22 Helsingin kaupunginhallitus 19.11.2025. Satamatunnelin asema-
kaava, vastauksia kaupunginhallituksen kysymyksiin.
- Liite 23 Kevyen liikenteen reitin siltavaihtoehto

Helsingissä 23. päivänä tammikuuta 2026

PRO LAPINLAHTI MIELENTERVEYSSEURA –
PRO LAPPVIKEN FÖRENING FÖR MENTAL HÄLSA RY

Pentti Arajärvi
puheenjohtaja

Nonni Mäkikärki
toiminnanjohtaja