

**UUDELY/13199/2022**

## **LAPINLAHTI-YHTEISÖN MIELIPIDE LÄNSISATAMAN LAAJENNUKSEN JA SATAMATUNNELIN RAKENTAMISEN YVA-SELOSTUKSEEN**

Olemme koonneet tähän dokumenttiin Lapinlahti-yhteisön kommentteja Länsisataman laajennuksen ja Satamatunnelin rakentamisen YVA-selostukseen. Lapinlahti-yhteisö on Helsingin Lapinlahden alueen asukkaista, toimijoista ja näiden kumppaneista koostuva verkostoyhteisö, jota edustavat alueen pääoperaattorit (tämän dokumentin allekirjoittajat). Kommenttidokumentti keskittyy erityisesti YVA-selostuksessa havaittuihin puutteisiin ja huomautusta vaativiin seikkoihin eikä niinkään kommentoi selostuksen lukuisia ansioita. Tämä kommenttidokumentti keskittyy pääosin Lapinlahden-Salmisaaren alueeseen ja erityisesti Satamatunneliin, sillä ne ovat Lapinlahti-yhteisön keskeisintä vastuu- ja vaikutusalueita.

### **Satamatunnelin linjauksista ainoastaan vaihtoehto D vaikuttaa hyväksyttävältä**

Edelleen arvioitavana olevista Satamatunnelin linjausvaihtoehdoista A, C ja D ainoastaan D vaikuttaa millään muotoa hyväksyttävältä. Ensinnäkin kyseinen D vaihtoehto on huomattavasti kahta muuta vaihtoehtoa lyhyempi ja vaatisi selkeästi pienempien maamassojen louhimista ja loppusijoittamista. Tehtyjen liikenneprojektoiden perusteella tunnelivaihtoehdolla D saataisiin siirrettyä suurempi määrä ajoneuvoliikenteestä maan alle kuin kahdessa muussa vaihtoehdossa ja tämä vaihtoehto myös laskisi onnettomuusriskiä eniten. Tunnelivaihtoehdon D haitalliset melu- ja värinävaikutukset olisivat etenkin A-vaihtoehtoa pienemmät ja se ei myöskään vaatisi kajoamista luonto- ja virkistysarvoiltaan herkkään Lapinlahden puistoon. Sen sijaan vaihtoehdot A ja C vahingoittaisivat peruuttamattomasti Lapinlahden puiston herkkiä luontoarvoja ja pienentäisivät entisestään kulttuurihistoriallisesti arvokasta puistoaluetta, joka on jo pienentynyt noin kolmasosaan alkuperäisestä laajuudestaan. Uponneiden kustannusten harhan ei saa antaa estää vastuullista, kestävä ja kauaskantoista päätöksentekoa näin tärkeässä ja laajavaikutteisessa asiassa. Jatkosuunnittelun lähtökohdaksi tulisikin ottaa hankevaihtoehto D, tai vaihtoehtoisesti koko tunnelihankkeesta luopuminen, vaikka linjausvaihtoehdoista pisimmälle onkin ehditty ilmeisesti suunnitella vaihtoehtoa A.

### **Luontovaikutusten arviointien tulee olla realistisia**

Luontovaikutuksia arvioitaessa esitetään muun muassa harvinaisten lajien, kuten mukulakirvelin ja kirvelilattakoin, siirtämistä toisiin kasvu- ja elinpaikkoihin. Ekologinen kompensatio ja herkkien lajien siirtäminen on kuitenkin todella vaikeaa ja epäonnistuu hyvin suurella todennäköisyydellä. Siksi tätä ei tule

pitää arvioinnissa realistisena vaihtoehtona, vaan todellisuudessa Lapinlahden puistoon kajoavien Satamatunnelin linjausten tulisi rehellisyyden nimissä todeta tuhoavan harvinaisten eliölajien elinalueita. YVA-selostuksessakin todetaan seuraavasti: ”Korvaavia kohteita [mukulakirvelille] on mahdollista perustaa Lapinlahden puiston alueelle vain pienialaisesti, eivätkä ne selvitysraportin mukaan riitä korvaamaan lajeille tärkeitä avainkuvioita, jos ne häviävät.” Näin ollen vaihtoehto A:n vaikutukset kasvillisuuteen, eläimiin ja suojelukohteisiin on nähdäksemme erittäin suuresti negatiivinen sekä rakennus- että toiminta-aikana. Erityisesti Lapinlahden puiston eteläosan arvonihittyjen, liito-oravien ja erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin esiintymien kanssa ei Lapinlahdessa siis tule ottaa riskejä. Lisäksi etenkin hankevaihtoehdossa A puiden kaatojen arvioidaan olevan merkittävät, mikä tulisi aiheuttamaan suurta kansalaisvastarintaa ottaen huomioon vastaavanlaiset tapaukset esimerkiksi Mannerheimintien varrella. Etenkin vanhat puut ovat kaupunkiympäristössä ihmisille ja heidän hyvinvoinnilleen todella tärkeitä. Puiden kaatoja ei myöskään saa liian kevyesti ruveta pitämään välttämättömyytenä spekuloiden niiden mahdollisella huonokuntoisuudella, jos tällaisia tutkimuksia ei ole tosiasiaa tehty. Vesialueiden vaalimisen ja suojaamisen osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota Lapinlahden pohjukan erittäin uhanalaiseen haurupohjaan.

Myös meluvaikutukset tulisi arvioida realistisesti eikä meluntorjunnan onnistumisen kanssa tule sortua yltiöoptimistisuuteen. Vaikuttaa hieman vaikealta uskoa, että tunnelin avolouhoksen aiheuttamat meluvaikutukset olisivat vain vähäiset. Varsinkin Ilmarisen talon ja Alvila-kodin osalta melutasot voivat kasvaa sietämättömän korkeiksi ja työskentelyä sekä asuinviihtyvyyttä haittaaviksi. On myös syytä huomioida, että Lapinlahden sairaala-alueella on pitkin päivää aamusta iltaan erilaisia herkkiä terapia-, ryhmä-, taide- ja hyvinvointitoimintoja, jotka tulee ottaa huomioon mahdollisia melua ja tärinää aiheuttavia työvaiheita suunniteltaessa. Selostuksessa todetaankin hyvin, että ”erityisesti [rakentamisen aikaiset] vaikutukset heijastuvat Lapinlahden alueen erityisherkillle ryhmille kohdennettuja palveluja käyttäviin ihmisiin ja heidän viihtyvyyteensä”. Myöskään Satamatunnelin vaatimien poistoilma-aukkojen aiheuttamia meluhaittoja ei tule vähätellä, jos ne sijoittuvat luonto-, virkistys- tai asuinalueille.

Lapinlahden puisto on Helsingin Länsipuiston vihersormen eteläisin osa ja näin kriittisen tärkeä etenkin alueen etelä-, länsi- ja itäpuolisille asukkaille, joten puistoa tulisi pikemminkin laajentaa kuin supistaa. Lapinlahden puisto tulee olemaan tärkeä osa myös mahdollista Helsingin vihersormiin perustuvaa kansallista kaupunkipuistoa ja myöskään tästä syystä puistoa ei tulisi enää lainkaan pienentää ja heikentää, vaan sitä ja sen ekologisista yhteyksiä tulisi pikemminkin pyrkiä laajentamaan ja vahvistamaan. Lapinlahden alueen arvovakennusten tavoin myös sen puisto tulisi suojella rakennusperintölain nojalla, jotta Lapinlahden sairaala-alueen kulttuuriperintö on tulevaisuudessakin ihmisten koettavissa, omistuksessa ja voimavarana. Aikana, jolloin olemme laajasti heränneet ilmastokriisiin, lajikadon ja sosiaalisen eriarvoistumisen uhkiin, olisi Lapinlahden puiston ja luonnonalueiden suojelupäätös voimaannuttava ja toivoa luova, symbolisesti tärkeä ele koko ympäröivälle yhteiskunnalle. Suojelupäätös suojaisi ihmisille äärimmäisen tärkeää

puistoaluetta talouden ja politiikan oikulta pitkälle tulevaisuuteen – fyysisen ympäristön lisäksi suojeltaisiin moninaisten ihmisryhmien voimakasta kiintymystä tähän alueeseen ja sen toimintaan.

### **Liikennevaikutusten arviointi ei saa perustua autokeskeiseen polkuriippuvuuteen**

Nyt tehdyissä liikennevaikutusten arvioinneissa korostuvat vaikutukset autoliikenteelle, vaikka samaan aikaan etenkin rakentamisen aikana syntyisi merkittävää haittaa ja huomattavia estevaikutuksia kevyelle liikenteelle. Helsingin keskeisenä tavoitteena on kuitenkin lisätä kestävämpien ja terveellisempien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta ja siksi tässäkin YVA-prosessissa pitäisi antaa huomattavasti suurempi painoarvo etenkin jalankululle ja pyöräilylle ja hankkeiden vaikutukselle näiden edellytyksiin. Esimerkiksi Satamatunnelin linjausvaihtoehdot A ja C heikentäisivät kevyen liikenteen kulkumahdollisuuksia merkittävästi varsinkin tunnelin rakennusaikana. Erityisesti niin sanottu Itämerensolan kulkureitti on hyvin tärkeä lukuisille alueen työssäkäyville, virkistäytyjille ja erilaisiin terapia-, ryhmä- ja tapahtumatoimintoihin Lapinlahdessa osallistuville marginalisoiduille tai marginalisoitumisen riskissä oleville ihmisryhmille. Tämä kulkureitti uhkaa katketa Satamatunnelin rakentamisaikana. Siksi varsinkin tunnelivaihtoehdon A liikennevaikutukset ovat nähdäksemme rakennusaikana erittäin suuresti negatiiviset.

Liikennemääräprojektioiden ei myöskään pitäisi arvioida ainoastaan sellaisia tulevaisuuskuvia, joissa autoliikenne lisääntyy väijäämättä, vaan mukana tarkastelussa pitäisi olla myös tilanne, jossa Pääkaupunkiseudun autoliikenne vähenee huomattavasti alueen ilmasto-, liikunta- ja terveystavoitteiden mukaisesti. Uusimaa 2050 -maakuntakaavassakin todetaan seuraavasti: ”Olemassa olevia taajamia tulee kehittää niiden maankäyttöä täydentäen ja tehostaen ja niiden toiminnallista rakennetta monipuolistaen. Taajama-alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä päivittäisten palveluiden saavutettavuutta. Lisäksi on turvattava riittävät virkistysmahdollisuudet sekä virkistysyhteydet maakunnallisille virkistysalueille”.

Satamatunnelin toteuttamiskelpoisuutta arvioitaessa on myös otettava erityisesti huomioon sen vaikutukset suunnitellun Länsibaanan linjaukseen. Etenkin tunnelivaihtoehtojen A ja C osalta on merkittävänä riskinä, että ne pakottaisivat baanalinjauksen suunniteltua syvemmälle Lapinlahden puistoon heikentäen sen luonto- ja virkistysarvoja entisestään. Näin ollen seuraava YVA-selostuksen toteamus ei pidäkään yksiselitteisesti paikkaansa: ”Vaihtoehdossa VEA rakenteita sijoittuu kaavoittamattomalle alueelle ja pienialaisesti myös Lapinlahden puistoalueelle. Rakentaminen ei muuta olennaisesti Lapinlahden puistoalueen rakennetun ympäristön ominaispiirteitä”. Tosiasiassa myös kaavoittamaton osa Lapinlahden puiston eteläreunaa mielletään kuuluvaksi olennaisesti osaksi laajempaa puistoaluetta, minkä lisäksi puiston halki kulkeva tunneli ja pyöräbaana muuttaisivat merkittävästi alueen rakennuksista, puistosta ja elävästä kulttuuriperinnöstä koostuvaa kokonaisuutta, jota tähän asti on pidetty erityisesti rauhoittumisen ja mielen hyvinvoinnin työssijana aivan Helsingin ydinkeskustan kupeessa.

YVA-selostuksessa todetaan myös seuraavasti: ”Vaihtoehdot asettavat nykytilaa [VE0] vähemmän reunaehtoja Länsiväylän ympäristön kehittämiseksi. Länsiväylän ja satamaan johtavien katuyhteyksien estevaikutus ja väylämäisen ympäristön haittavaikutus on nykytilannetta pienempi”. Tämä vaikuttaa hieman erikoiselta arviolta, sillä satamatoimintojen keskittämisen seurauksena autoliikenteen määrän odotetaan huomattavasti lisääntyvän Länsiväylällä, mikä tarkoittanee, että Länsiväylän Salmisaaren ja Lauttasaaren puoleisia osia ei käytännössä voida kehittää viihtyisinä katumaisina ympäristöinä, vaan Länsiväylä tulee olemaan jatkossakin epämiellyttävä moottoritieympäristö. Lisäksi selostuksessa todetaan seuraavasti: ”Nykytilanne [VE0] asettaa eniten reunaehtoja Länsiväylän ympäristön kehittämisen kannalta. Rekkaliikenne säilyy katuverkostolla, mikä vaikuttaa alueen viihtyisyyteen ja vetovoimaan. Länsiväylän ja satamaan johtavien katuyhteyksien estevaikutus ja väylämäisen ympäristön haittavaikutus on suurin”. Rekkaliikennehän säilyy Länsiväylällä myös Satamatunnelin rakentamisen jälkeen, jopa kasvavissa määrin. Satamatunnelihanketta ei siis saa perustella hyödyillä Länsiväylän ympäristön kehitykselle.

### **Maisemavaikutusten arvioinnissa tulee valita oikea vertailukohta**

Satamatunnelin linjausvaihtoehdon A yhteydessä mainitaan siihen liittyvät betonitunneliosuuden maisemointimahdollisuudet. Huomionarvoista kuitenkin on, että kyseistä aluetta voitaisiin tarvittaessa kehittää hillitysti viihtyisämmäksi ja paremmin Lapinlahden puistoon yhdistyväksi (kaukolämpöputkien kaivaminen maahan, aidan poistaminen, lisäästutukset, puiston laajennus jne.) myös ilman Satamatunnelia ja joutumatta kaatamaan puita sekä tuhoamalla mukulakirvelin, kirvelilattakoin ja liito-oravan esiintymisalueita. Lisäksi on syytä huomioida, että Lapinlahden puiston eteläreunan nykyiset rakenteelliset esteet suojaavat alueen herkkiä arvoniitty-ympäristöjä. Todellisuudessa vertailukohdaksi pitäisikin siis ottaa tilanne, jossa maisemointia tehdään ilman tunnelia ja ilman luontoarvojen heikennystä.

Myös havainnekuviissa tulee pyrkiä rehellisyyteen ja realismiin. Käsityksemme mukaan Satamatunnelin betonitunneliosuuden päälle tehtävät maisemoinnit eivät mahdollista puiden istutuksia. Silti osassa havainnekuviista betonitunnelin päällä kasvaa puita. Havainnekuvat vaikuttavat merkittävästi siihen, miten media, asiasta päättävät poliitikot ja suuri yleisö suhtautuvat tarjottuihin vaihtoehtoihin etenkin tunnetasolla.

### **Eri vaihtoehtojen riskiarvioita tehtäessä tulee myös kansalaisvaikuttaminen ottaa huomioon**

Kun YVA-selostuksessa arvioidaan eri vaihtoehtojen riskejä, loistaa kansalaisvaikuttamisen arviointi poissaolollaan. Helsingin Satama Oy:lle ja sen kumppaneille tulisi jo olla hyvin selvää, että etenkin Satamatunnelin linjausvaihtoehto A, mutta myös C, tulee aiheuttamaan merkittävää kansalaisvastustusta, jos sitä aiotaan edistää. Tunnelivaihtoehdoista käydyssä keskustelussa emme ole havainneet lainkaan kannatusta tunnelinjaukselle A tai C. Silti kyseisiä vaihtoehtoja pidetään selostuksessa arvioiduista tunnelivaihtoehdoista riskittömimpinä. Ikään kuin helsinkiläisten huolet ja näkemykset painaisivat yhtälössä

huomattavasti vähemmän kuin Helenin haasteet ja mahdollisuudet rakentaa tarvitsemansa öljyvarastot uuteen sijaintiin luonto- ja virkistysarvoja vaarantamatta. Samoin luonnonsuojelulain mukaista poikkeuslupaa luontoarvojen heikentämiselle tunnutaan pidettävän selvästi todennäköisempänä kuin öljyluolien alueen louhintakiellon purkua, vaikka ekokriisien aikakaudella asian pitäisi olla juuri päinvastoin.

Yhtä lailla valitettavan tarkoitushakuiselta vaikuttaa arvio, että öljyluolien louhintakiellon purkamisen prosessi toisi Satamatunnelin rakentamisen aloittamiseen 10 vuoden viiveen. Jos (poliittista) tahtoa on, tämä onnistuisi varmasti nopeamminkin, joten hankevaihtoehtoja ei saisi asettaa läpimenoaikatauluarvioidensa osalta näin eriarvoiseen asemaan. Arvio kymmenen vuoden viiveestä hankkeen toteutukseen antaa sen implisiittisen viestin, ettei tällaisen aikatauluarvion hankkeita kannattaisi toteuttaa, vaikka tähän aikatauluarvioon liittyikin huomattavia epävarmuuksia. Myöskään kiire Eteläsataman ja Makasiinirannan kehittämisessä ei saisi johtaa lyhytnäköisiin ja epäedullisiin ratkaisuihin Länsisatamassa, Jätkäsaassa, Lapinlahdessa ja Länsiväylän ympäristössä. Kaiken kaikkiaan on hyvin ongelmallista, miten nopeasti tätä Länsisataman laajennusta ja Satamatunnelin rakentamista ajetaan esimerkiksi suhteessa Länsiväylän ympäristön osayleiskaavatyöhön. Näin kauaskantoiset ja kaupunkikuvaan, kaupunkiympäristöön, kaupunkikulttuuriin, liikennejärjestelmään ja alueiden viihtyisyyteen, turvallisuuteen ja terveyteen vuosikymmeniksi, ellei vuosisadoiksi, vaikuttavat ja toisiinsa limittyvät hankkeet tulisi luonnollisesti suunnitella osana samaa kokonaisuutta ja samanaikaisesti. Hyvin suunnitellulla ja maltillisella etenemisellä on mahdollista saavuttaa sellainen kokonaisratkaisu, jossa täyttyvät kohtuullisella tavalla niin Helsingin kaupungin, Helsingin Sataman, laiva-, rahti- ja risteily-yhtiöiden, Helenin, kaupunkilaisten kuin lähiluonnonkin tarpeet ja tavoitteet.

### **Kasvavalla kulutuksella ja Länsiväylän ympäristön heikentymisellä on negatiivisia ulkoisvaikutuksia**

Kulutuksen lisääntyminen on kuvattu hankkeen positiivisena elinkeinovaikutuksena YVA-selostuksessa. Nykyisellä ylikulutuksen aikakaudella näin yksioikoista tulkintaa ei kuitenkaan voida tehdä, vaan kulutukseen laatuun pitäisi pystyä ottamaan kantaa tai jos se ei ole mahdollista, tulisi kasvavaa kulutusta pitää vaikutuksiltaan negatiivisena. Muutenkin talousarvioiden vaikutuksissa näkyy lineaaritalousparadigma, vaikka meidän tulisi kaikessa toiminnassamme pyrkiä materiaalien ja energian kulutuksen vähentämiseen sekä kohti kiertotaloutta.

Kuten edellä jo todettiin, toteutuessaan Satamatunneli todennäköisesti estäisi Länsiväylän osayleiskaavatyön mukaiset suunnitelmat Salmisaaren alueen kehittämisestä viihtyisäksi, merelliseksi asumis- ja työssäkäyntialueeksi. Satamatunneli nimittäin lukitsisi Länsiväylän moottoriteliikennekeskeiseen polkuriippuvuuteen, jonka kanssa bulevardimainen kaupunkiympäristö on hyvin vaikeasti yhteensovitettavissa. Tämänkin mahdollisuuden menettämisen laskennalliset taloudelliset haittavaikutukset olisivat mittavat.

**Lapinlahti-yhteisö ei vastusta Satamatunnelin rakentamista, mutta suhtautuu siihen kriittisesti**

Lopuksi on selvyyden vuoksi syytä todeta, että jos otetaan lähtökohdaksi Helsingin kaupunginvaltuuston vuonna 2021 tekemä periaatepäätös satamatoimintojen keskittämisestä Länsisatamaan, Lapinlahti-yhteisö ei kategorisesti vastusta Länsisataman laajennusta eikä Satamatunnelin rakentamista. Ymmärrämme myös hyvin Helenin öljyluoliin liittyvät huoltovarmuusnäkökohdat. Voimme hyväksyä Länsisataman laajennuksen ja Satamatunnelin rakennustyöt, jos ne toteutetaan tässä dokumentissa sekä aiemmissa kannanotoissamme esiintuotuja arvoja ja periaatteita noudattaen. Jos tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, tulee Helsingin Sataman valmistella hankevaihtoehto ilman Satamatunnelin rakentamista. Länsisataman, Jätkäsaaren ja Länsiväylän liikennemääriä voi nimittäin kontrolloida myös Satamatunnelia paremmilla ja Helsingin ja Suomen ilmastonsuojelun ja terveyden edistämisen tavoitteisiin paremmin yhteensovitettavilla tavoilla (liikenne rajoitukset, ruuhkamaksut, panostaminen julkiseen liikenteeseen ym.). Lisäksi useita satoja miljoonia euroja maksavaa autotunnelia ei nykyaikana voi automaattisesti pitää kokonaistaloudellisesti järkevänä investointina. Mikäli satamatoimintojen uudelleenjärjestely nyt esitetyllä tavalla ei ole mahdollista ilman Satamatunnelia, tulee Helsingin kaupunginvaltuuston ottaa koko periaatepäätös uuteen tarkasteluun ja harkita uudestaan Vuosaarta keskitettyjen satamatoimintojen sijaintivaihtoehtona.

Lopuksi on vielä syytä todeta, että on kohtuutonta, jos Helsingin kaupunkikonserni joutuu investoimaan satoja miljoonia euroja autotunneliin, joka kuitenkin suurimmilta osin palvelee muun Suomen liikumista ja elinkeinoja ja ratkaisee vain hyvin ajallisesti ja paikallisesti rajallista autoruuhkaongelmaa. Tämä ongelma on nähdäksemme sen verran maltillinen, etteivät tämän suuruusluokan panostukset ole oikeasuhtaisia tai hyvin perusteltuja yhteiskunnallisessa tilanteessa, jossa valtionjohtoa myöden korostetaan taloudellisesti vaikeita aikoja. Jos Satamatunneli tästä huolimatta päädytään rakentamaan, pitäisi Suomen valtion ottaa huomattavasti merkittävämpi rooli tässä hankkeessa ja sen rahoittamisessa. Pelkästään Helsingin Sataman tai Helsingin kaupungin omalla ja lainarahalla tätä hanketta ei tule toteuttaa.

**Lapinlahti-yhteisön aiempia kannanottoja, kirjoituksia ja uutisia Satamatunnelia ja Länsiväylän ympäristön kehitystä koskien (kronologisesti uusimmasta vanhimpaan):**

- Lapinlahti-aktivistit riski koko Suomelle? – vastine Helsingin Uutisten päätoimittajan kirjoitukseen 18.12.2023: <https://lapinlahdenlahde.fi/uutiset/lapinlahti-aktivistilapinlahti-aktivistit-riski-koko-suomelle-vastine-helsingin-uutisten-paatoimittajan-kirjoitukseen-18-12-2023it-riski-koko-suomelle-vastine-helsingin-uutisten-paatoimittajan-kirjoitu/>
- Puiston reunaan päättyvä ajotunneli järkyttää Helsingissä: "Kauhulla katselen": <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/6408493>

- Tunneli Lapinlahden puistoon? Ei tänne!: <https://lapinlahdenlahde.fi/uutiset/tunneli-lapinlahden-puistoon-ei-tanne/>
- Satamatunnelin voi rakentaa, mutta sitä ei tule linjata Hietaniemen hautausmaiden ali:  
<https://www.hs.fi/mielipide/art-2000010003529.html>
- Teemu Lehto pitää Lapinlahden puistoa nakertavaa suunnittelua “sivistymättömänä ideana”:  
<https://lapinlahdenlahde.fi/artikkelit/teemu-lehto-pitaa-lapinlahden-puistoa-nakertavaa-suunnittelua-sivistymattomana-ideana/>
- Lapinlahden Lähde Oy:n ja Osuuskunta Lapinlahden Tilajakamon lausunto Länsisataman kapasiteetin nostamisen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan 15.11.2022:  
<https://lapinlahdenlahde.fi/artikkelit/lapinlahden-lahde-oy-n-ja-osuuskunta-lapinlahden-tilajakamon-lausunto-lansisatamankapasiteetin-nostamisen-ymparistovaikutusten-arviointiohjelmaan15-11-2022/>
- Lapinlahti-yhteisön kannanotto Länsiväylän ympäristön skenaarioesityksiin 17.10.2022:  
<https://lapinlahdenlahde.fi/artikkelit/lapinlahti-yhteison-kannanotto-lansivaylan-ympariston-skenaarioesityksiin-17-10-2022/>
- Kannanotto ELY-keskuksen kielteiseen suojelupäätökseen:  
<https://lapinlahdenlahde.fi/artikkelit/kannanotto-ely-keskuksen-kielteiseen-suojelupaatokseen/>

Kiitos näiden kommenttien huomioon ottamisesta YVA-selostuksen pohjalta tehtävää perusteltua päätelmää muodostettaessa!

### **Koko Lapinlahti-yhteisön puolesta,**

Ville Pellinen  
Toimitusjohtaja  
Lapinlahden Lähde Oy

Kimmo Lehtonen  
Hallituksen puheenjohtaja  
Osuuskunta Lapinlahden tilajakamo

Nonni Mäkikärki  
Toiminnanjohtaja  
Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry

Markku Kärmeniemi  
Toimitusjohtaja  
Kakspy Palvelut Oy