



§ 55

**V 3.2.2021 Periaatepäätös satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa**

HEL 2020-014049 T 10 00 00

**Päätös**

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Eteläsataman maankäytön suunnittelua jatketaan nk. Keskittämiskaarion pohjalta siten, että matkustaja-autolauttaliikenteeseen liittyvä rekkaliikenne on mahdollista lopettaa Eteläsatamassa. Edellytyksenä on, että koko matkustaja-autolauttaliikenne loppuu Eteläsataman puolella. Tukholman matkustaja-autolauttaliikenne keskitetään Katajanokalle ja Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne Länsisatamaan. Eteläsataman (ml. Katajanokan), Länsisataman, Jätkäsaaren, Ruoholahden ja Salmisaaren maankäytön kehittämistä jatketaan tähän periaatteeseen perustuen Sataman toimintaedellytysten sekä järjestelyn tuottamien kokonaishyötyjen turvaamiseksi.

Länsisatamasta Länsiväylälle suunnitellaan satamatunneli, joka mahdollistaa Länsisataman toimintojen laajentamisen ja satamaliikenteen sujuvan järjestämisen.

**Käsittely**

Esteelliset: Tuula Saxholm

Esteellisyyden syy: yhteisöjääviys (hallintolaki 28.1 § 5 kohta)

Vastaehdotus:

Reetta Vanhanen: Lisäys päätösesitykseen:

Samaan aikaan, kun mahdollisen satamatunnelin vaikutuksia ja kannattavuutta arvioidaan ja ennen siitä tehtävää lopullista päätöstä, satama ohjaa määrätietoisesti raskasta liikennettä ja muuta ajoneuvoliikennettä Vuosaareen, siihen pisteeseen asti kuin se on perusteltua Vuosaaren tehtävien investointien hallittavuuden kannalta. Tämän ohjauksen vaikutuksia seurataan järjestelmällisesti ennen kaikkea Jätkäsaaren liikenteen kokonaissujuvuuden kannalta. Tavoitteena on entisestään vahvistaa Vuosaaren roolia rahtisatamana. Samalla tavoitteena on parantaa sataman kykyä palvella erityisesti autolla kulkevia matkustajia monipuolisesti tarjoamalla heille vaihtoehto Jätkäsaarelle.



Investointipäätös satamatunnelista tehdään yhteiskuntataloudellisen ja liiketaloudellisten kannattavuusarviointien pohjalta, kun Vuosaaren ohjauksen vaikutuksista on myös kertynyt riittävästi kokemusta.

Kannattaja: Anna Vuorjoki

Anna Vuorjoen 1. vastaehdotus:

Lisäys päätökseen:

Ennen lopullisten päätösten tekemistä satamatoiminnan keskittämistä Länsisatamaan ja satamatunnelin toteuttamisesta tehdään tarkempi selvitys, millaisia aluetaloudelliset vaikutuksia laajemmalla satamatoimintojen siirrolla Vuosaaren olisi Itä-Helsingin työllisyyden ja elinvoimaisuuden vahvistamiseksi sekä arvioida satamavaihtoehtoja koko kaupungin kehittämisen näkökulmasta.

Kannattaja: Veronika Honkasalo

Anna Vuorjoen 2. vastaehdotus:

Lisäys päätökseen:

Jatkovalmistelussa selvitetään myös mahdollisuutta vapauttaa esitettyä laajempia alueita yleiseen käyttöön Katajanokan nykyisestä satama-alueesta.

Kannattaja: Veronika Honkasalo

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Reetta Vanhasen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 9

Otto Meri, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Jan Vapaa-vuori

Ei-äännet: 6

Veronika Honkasalo, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9 - 6.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Anna Vuorjoen 1. vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 9

Otto Meri, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Nasima



25.01.2021

Asia/2

Razmyar, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Jan Vapaavuori

Ei-äännet: 6

Veronika Honkasalo, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9 - 6.

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Anna Vuorjoen 2. vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 13

Otto Meri, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Jan Vapaavuori, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Ei-äännet: 2

Veronika Honkasalo, Anna Vuorjoki

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 13 - 2.

#### Esittelijä

pormestari  
Jan Vapaavuori

#### Lisätiedot

Rikhard Manninen, Maankäyttöjohtaja, puhelin: 09 310 37160

rikhard.manninen(a)hel.fi

Ville Haapasaari, Toimitusjohtaja, puhelin: 040 709 8798

vile.haapasaari(a)portofhelsinki.fi

#### Liitteet

- 1 Helsingin Sataman skenaarioselvitys julkinen loppuraportti 29062020
- 2 HESARAMA loppuraportti 30.6.2020 logscale Oy
- 3 Satamatoimintojen skenaariotarkastelu\_ vaikutukset kaupunkikehitykseen ja -talouteen
- 4 Keskittämisskenaarioiden vaihtoehdot liikennemallinnuksessa b

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Otteet

**Ote**  
Helsingin Satama Oy

**Otteen liitteet**  
Esitysteksti



25.01.2021

Asia/2

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Esittelijän perustelut

Periaatepäätöksen tarve ja tavoitteet

Periaatepäätöksen tarve on syntynyt tavoitteesta luoda edellytykset Helsingin Sataman toimintojen uudelleen järjestelyille siten, että maankäytön kehittämiseksi syntyy selkeät puitteet, jotka toimivat lähtökohtana myös Eteläsataman aluetta koskevassa laatu- ja konseptikilpailussa.

Eteläsatama muodostaa kaupungin pääjulkisivun meren suuntaan, mutta alueelta on puuttunut arvoisensa kokonaisvisio. Periaatepäätöksen tavoitteena on rakentaa Helsingistä maailman toimivinta kaupunkia kehittäen ydinkeskustan ja Eteläsataman alueesta monimuotoista, viihtyisää ja houkuttelevaa kaupunkitilaa meren äärellä helsinkiläisille ja täällä vieraileville, turvaten samalla kilpailukykyiset ja toimivat satamapalvelut.

Eteläsatamassa maankäytön tavoitteena on, että nykyistä merkittävämpi osa alueesta voitaisiin kehittää osaksi aktiivista ja elävää jalankulkuympäristöä. Tämä edellyttää, että maankäytön suunnittelua voidaan tehdä ilman satama-aluevarausten aiheuttamia rajoitteita ja satamatoimintojen ajoneuvoliikenteen vaikutuksia. Samanaikaisesti Helsingin Sataman toimintaedellytykset ja kehittämismahdollisuudet lyhyellä ja pitkällä aikavälillä on pystyttävä turvaamaan toimintaansa jatkavissa satamanosissa.

Periaatepäätös tukeutuu skenaariotyöhön ja tietopohjaan, joka on saatu seuraavista vuosien 2019-2020 aikana laadituista selvityksistä:

- Helsingin Sataman kolme skenaariota (Helsingin Satama 29.6.2020)
- Helsingin Sataman rahti- ja matkustajaliikenteen vaihtoehtoiset järjestelyt (Hesarama-tutkimus). Loppuraportti 30.6.2020. Logscale Oy.
- Satamatoimintojen skenaariotarkastelu. Satamaskenaarioiden vaikutukset kaupunkikehitykseen ja -talouteen (29.6.2020). Kympp/Kaupunkitutkimusta Oy.

Eteläsataman laatu- ja konseptikilpailun käynnistäminen

Kaupunginhallitus on varannut Eteläsatamasta alueen laatu- ja konseptikilpailua varten 9.11.2020. Kaupungin tavoitteena on muuttaa tällä hetkellä pääasiassa sataman terminaali-toimintoihin ja pysäköintiin käy-

### Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

### Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

### Puhelin

+358 9 310 1641

### Faksi

+358 9 655 783

### Y-tunnus

0201256-6

### Tilinro

F10680001200062637

### Alv.nro

F102012566



tössä oleva alue julkiseksi ja viihtyisäksi käveltäväksi kaupunkitilaksi, joka yhdistää Kauppatorin ja Kaivopuiston sekä mahdollistaa pääsyn meren äärelle. Kilpailu käsittää myös arkkitehtuuri- ja designmuseolle suunnitellun alueen, jolla pyritään muun ohella varmistamaan museon liittyminen luontevaksi osaksi alueen korkeatasoista kokonaisuutta. Laatu- ja konseptikilpailun keskeisenä tavoitteena on tuottaa kaupungin maankäytöllisiä ja kaupunkikuvallisia sekä muita tavoitteita toteuttava, laadullisesti ja toiminnallisesti erittäin korkeatasoinen maankäytön kokonaisuunnitelma, joka toimii alueen tulevan kehittämisen, asemakaavoituksen sekä toteutuksen pohjana. Tavoitteena on, että kilpailu vie-dään läpi vuosien 2021–2022 aikana. Kilpailun valmistelu jatkuu siten, että kilpailuohjelma voitaisiin hyväksyä ja kilpailu aloittaa viimeistään tammikuussa 2021.

Kilpailun valmistelun ja alueen tulevan kehittämisen kannalta on erittäin tärkeää, että kaupungilla ja Satamalla on selkeä kuva kilpailualueella tällä hetkellä olevien satamatoimintojen tulevaisuudesta. Alueen rakentaminen voisi alkaa tämän hetken arvion mukaan vuoden 2025 aikana.

#### Eteläsataman maankäytölle asetetut tavoitteet

Eteläsataman suunnittelun tavoitteena on vahvistaa keskustan merellisyttä sekä liittää ranta-alueet ja matkustajasatamat tiiviimmin osaksi kävelypainotteista keskustaa. Tarkoituksena on luoda uutta merellistä kaupunkitilaa rantabulevardeineen ja vetovoimaisine toimintoineen. Osana kokonaisuutta tutkitaan uudisrakentamisen paikkoja.

Eteläsatama muodostaa kaupungin pääjulkisivun meren suuntaan. Alue on osa merellisen Helsingin kansallismaisemaa ja suurelta osin valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Paikka on keskeinen ja symbolisesti erittäin arvokas ja on osa Helsingin historiallisen keskustan merellistä julkisivua. Suunnitteluratkaisun tulee ottaa huomioon paikan merkitys ja identiteetti osana valtakunnallisesti merkittävää kansallismaisemaa ja arvokasta kulttuuriympäristöä. Tavoitteena on alueen merellisen julkisivun luonteen säilyttäminen.

Eteläsatama on keskeinen osa kaupunkia kiertävää rantareittiä. Suunnittelun tavoitteena on luoda korkealaatuisten merellisten kaupunkitilojen sarja rantabulevardeineen ja –puistoineen rantareitin kohokohdaksi. Eteläsatamassa rantareitti yhdistyy osaksi ydinkeskustan kävelyalueita.

Makasiinirantaa on tarkoitus kehittää uuden arkkitehtuuri- ja designmuseon sijoittumispaikkana. Lisäksi alueelle tavoitellaan museotoimintaa tukevaa kulttuuri-, palvelu-, liike- ja muuta toimitilarakentamista. Toiminnallisuus on koko rannan ydin: rannan tulee palvella ja houkutella ihmisiä – konseptin tulee tuottaa kaupunkielämää ja vahvistaa yhteyttä



mereen. Rannan tulee olla julkisessa käytössä siltä osin kuin sitä ei ole varattu sataman käyttöön.

Katajanokanlaituria kehitetään julkisten toimintojen, toimitilan ja kaupunkistrategian mukaisten merellisten toimintojen alueena. Katajanokanrannan kaupunkirakenteen uudistuminen käynnistyi tilapäishankkeiden rakennuttua puretun kanavaterminaalin paikkeille vuosien 2015-2017 aikana. Alueen ensimmäinen uusi asemakaava Stora Enson uuden puurakenteisen pääkonttorin ja hotellin rakentamiseksi K6-varastorakennuksen paikalle on kaavaehdotusvaiheessa. Kaavaehdotus on laadittu arkkitehtuurikutsukilpailun voittaneen edotuksen perusteella. Hanke käynnistää Katajanokan meren suuntaan avautuvan kaupunkijulkisivun uudistumisen.

Katajanokanrannan asemakaavoituksen tavoitteena on uuden asuinrakentamisen mahdollistaminen, ja ranta-alueen avaaminen yleiselle käytölle. Nykyisin alue on osittain Helsingin Sataman hallussa satamakentänä, osittain yleisenä puistona sekä osittain Katajanokan ns. uuden puolen asuintalojen pysäköintialueina. Sataman toimintojen uudelleenjärjestelyt ja tiivistäminen sekä pysäköintialueiden järjestelyt ovat edellytyksenä alueen täydennysrakentamiselle.

Kauppatorin alueen suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 2016 ja asemakaavaluonnos oli nähtävillä loppuvuodesta 2019. Alueen yleissuunnittelua edistetään saman aikaisesti asemakaavahankkeen kanssa. Alueella on tehty useita pieniä toiminnallisia muutoksia ja kokeiluita suunnitteluratkaisuiden testaamiseksi. Suunnittelun tavoitteena on alueen viihtyisyyden ja toiminnallisuuden parantaminen. Riittävät ja oikein sijoitetut reitit ja yhteydet parantavat alueen käytettävyyttä ja turvallisuutta. Suunnittelussa uudet ratkaisut sovitetaan osaksi kulttuurihistoriallisesti arvokasta ympäristöä.

#### Yhteiset toimenpiteet ja aikataulu

Tavoitteisiin pääsemiseksi tarvitaan toimenpiteitä, joista tärkein on satamatoimintojen osittainen keskittäminen Länsisatamaan ns. Keskittämiskenaarion mukaisesti. Länsisatamaan suunnitellaan satamatunneli Länsisatamasta Länsiväylälle, jotta sataman toimintavarmuus voidaan turvata ja varautua satamaliikenteen kasvuun Länsisatamassa.

Helsingin Satama Oy valmistelee Keskittämiskenaarion mukaisen yhtiön Kehitysohjelman tarvittavista investoinneista.

Toimenpiteiden tulee olla toteutettavissa 10 vuoden aikana siten, että arkkitehtuuri- ja designmuseo on mahdollista toteuttaa Eteläsataman alueelle arviolta viiden vuoden kuluessa.



## Satamatunneli

Satamatunneli on Länsiväylän ja Länsisataman tontin välille rakennettu autoliikenteen syvätunneli. Sitä käyttäisi Länsisataman rekkaliikenne kokonaisuudessaan sekä Länsiväylän kautta ohjautuva sataman henkilöautoliikenne. Jätkäsaaren muu moottoriajoneuvoliikenne hyödyntäisi katuverkkoa kuten tähänkin asti.

Satamatunneli toteutettaisiin Helsingin sataman investointina Helsingin Sataman taseeseen. Satamatunneli ei olisi hallinnollisesti ja juridisesti katu eikä maantie, vaan verrattavissa esimerkiksi keskustan huoltotunneliin. Satamatunneli olisi yksityisessä omistuksessa oleva kulkuyhteys, joka toteutettaisiin maanvuokraoikeuksin ja soveltaen rasitteita.

Länsisataman toimintavarmuuden, kokonaisliiketoiminnan (satama ja varustamot) ja saavutettavuuden kehittämismahdollisuuksien vuoksi maanalainen yhteys Länsisataman ja Länsiväylän välille on Keskittämiskenaariossa liikenteen lisääntyessä välttämätön.

Katuverkon häiriöherkkyys vaikuttaa jo nykyisellään Länsisataman purkuliikenteen ja laivojen aikataulujen toimivuuteen ja tilanne vaikeutuisi, mikäli lisäliikennettä siirrettäisiin Länsisatamaan.

Jätkäsaaren ja Ruoholahden alueella on kaupungin kanssa tutkittu useita satamaliikenteen parantamisvaihtoehtoja, jotka eivät ole osoittautuneet toteuttamiskelpoisiksi. Satamatunneli yksityisenä investointihankkeena, ja Helsingin Satama Oy:n rahoittamana, mahdollistaa liiketoiminnan kasvun tulevina vuosikymmeninä, ja lisää liikennehankkeena sataman liikenteen sujuvuutta sekä vähentää satamatoiminnan kokonaisuuden häiriöherkkyttä.

Satamatunnelin alustava kustannusarvio perustuen skenaariotyön yhteydessä teetettyyn rakennettavuus selvitykseen on noin 180 miljoonaa euroa. Se olisi osa sataman infrastruktuuria ja rahoitettaisiin satamamaksuilla. Alustavissa taloudellisissa tarkasteluissa investointi on kannattava.

Keskittämiskenaariossa liikenteen on ennakoitu kasvavan. Satamatunneli liittää sataman valtakunnan tieverkkoon, ja siten edistää tavaraliikenteen toimivuutta ja toimintavarmuutta, turvaa ja kehittää aktiivisesti elinkeino- ja liike-elämän kilpailukykyä sekä sujuvoittaa liikenteen kansainvälisiä, valtakunnallisia ja paikallisia logistisia yhteyksiä.

Satamatunnelin toteuttaminen edellyttää tarkemman tunnelisuunnittelun lisäksi myös aluevarausta maanalaisessa yleiskaavassa ja asema-kaavan laatimista.



## Sataman sijoittumisvaihtoehtojen skenaariot ja niiden liiketoiminnalliset edellytykset

Helsingin Satama on Euroopan vilkkain matkustajasatama. Helsingin Satama Oy luo sujuvat puitteet merimatkailulle Viroon, Ruotsiin, Saksaan ja Venäjälle. Vuonna 2019 Helsingin Sataman kautta kulki 12,2 miljoonaa matkustajaa.

Helsingin Satama on myös Suomen johtava ulkomaankaupan yleissatama. Kaikkiaan tavaraa sataman kautta kulki vuonna 2019 yhteensä 14,4 miljoonaa tonnia. Viennin pääartikkeleita ovat metsäteollisuustuotteet, koneet ja laitteet, tuonnissa korostuvat päivittäistavarakaupan tuotteet.

Helsingin Sataman vahvuuksia ovat tiheä linjaliikenne, tehokas infrastruktuuri, hyvät tie- ja rautatieyhteydet sekä erinomaiset yhteistyökumppanien kanssa tuotetut palvelut. Vuonna 2019 Helsingin Satama Oy:n liikevaihto oli 95,6 miljoonaa euroa ja yhtiö maksoi tuloksestaan 50 % osinkoa (4,1 miljoonaa euroa).

Helsingin Satama palvelee pääkaupunkiseudun ja koko maan elinkeinoelämää ja hyvinvointia ja sillä on huomattavat positiiviset vaikutukset talouteen ja työllisyyteen. Helsingin Sataman ja sen kautta kulkevan liikenteen taloudellinen kokonaisvaikutus on arvioitu vaikuttavuustutkimuksessa (Turun Yliopiston Brahea keskus 2019) noin 4,1 miljardiksi euroksi vuodessa. Helsingin Satamalla on suuri merkitys Suomen ulkomaankaupan logistiikan toimivuudelle ja huoltovarmuudelle ja Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavarannon arvon osuus on noin 40–50 prosenttia koko Suomen merikuljetusten arvosta. Helsingin Sataman kautta kulkeneiden matkustajien tuomat tulot pääkaupunkiseudulle ovat noin 689 miljoonaa euroa vuodessa.

Talouden kehitys tukee pitkällä aikavälillä meriliikenteen kasvua ja Helsinki hyötyy tästä eniten erinomaisen sijaintinsa ansiosta niin tavaraliikenteessä kuin matkustajaliikenteessä.

Toimiohjeena annetussa skenaarioselvityksessä haettiin näkemystä siitä, miten eri vaihtoehtoiset ratkaisumallit eri satamanosissa vaikuttavat tulevaisuudessa Helsingin Satama Oy:n kykyyn yrityksenä sekä toteuttaa kannattavaa ja kestävästä satamatoimintaa että vahvistaa omistajarvoa Helsingin kaupungille.

Skenaariotyötä varten toteutettiin lukusia yhtiön sisäisiä ja asiantuntijoilla teetettyjä selvityksiä vuosien 2019 ja 2020 aikana.

Skenaariotyössä muodostettiin todennäköisimmät vaihtoehtoiset tulevaisuuskuvat eli skenaariot eri satamanosille vuodelle 2040 perustuen eri liikenne- ja matkustusennusteisiin, asiakasnäkemysnäköisiin sekä näke-





myksiin investointimahdollisuuksista ja teknologisesta kehityksestä. Ne olivat:

0) skenaario: Toiminta jatkuu nykyisissä satamanosissa (nk. perusskenaario),

1) skenaario: Keskustasatamien liikenteen keskittäminen (nk. Länsisatamaskenaario, myöhemmin nimeltään Keskittämiskenaario) ja

2) skenaario: Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi (nk. Vuosaariskenaario).

Rahdin ja matkustajaliikenteen eriyttämistä on tutkittu aikaisemmassa, taustoittavassa skenaariotyössä ja todettu se epätodennäköiseksi tulevaisuuskuvaksi sen johtaessa matkustajaliikenteen merkittävään vähenemiseen. Hesarama- tutkimus (Logscale Oy) tukee tätä johtopäätöstä.

Skenaarioiden kautta arvioitiin Helsingin Satama Oy:n liiketoiminnallisuutta, satamanosien toimivuutta varustamo-, logistiikka- ja matkustaja-asiakkaiden näkökulmasta. Lisäksi arvioitiin Helsingin kaupungin, eli omistajan näkökulmasta Helsingin Satama Oy:n liiketaloudellista suoriutumista ja skenaarioiden vaikutuksia maailman toimivin kaupunki - vision tavoitteisiin.

Skenaarioiden tarkastelujakso oli 2020-2040. Laivatekniikan kehitys ja merenkulkua koskeva tuleva sääntely tulevat lähivuosikymmeninä vaikuttamaan vahvasti myös Helsingin Sataman kautta kulkevaan liikenteeseen. Tässä erityisesti digitalisaatio ja kansainvälisen merenkulunjärjestö IMO:n sekä EU:n säädökset tulevat muovaamaan alaa. Tämän kehityksen ei kuitenkaan nähdä tuovan merkittäviä eroja skenaarioiden välille tarkastelujaksolla.

Skenaario 0:ssa keskustan satamanosien raskaan liikenteen kasvua ohjataan Vuosaaren hinnoittelulla ja muilla Helsingin Sataman käytössä olevilla keinoilla. Liikenteen sujuvuuden haasteet keskustasatamissa säilyvät nykyisen kaltaisena ja edellyttävät katuverkossa sujuvoittamistoimenpiteitä.

Skenaario 1:ssä kasvatetaan Länsisataman satama -alueen kapasiteettia uudistamalla ja laajentamalla satama-alueita sekä toteuttamalla liikenteen sujuvoittamiseksi erillinen maanalainen liikennematkaisu, nk. Satamatunneli. Tämä mahdollistaa Katajanokan tai Eteläsataman matkustaja-autolauttaliikenteen merkittävän osan siirtämisen Länsisatamaan.

Tehdyn Hesarama-tutkimuksen mukaan liikenteen keskittämisellä Länsisatamaan on yhtäältä epäsuotuisia, noin -6 %, vaikutuksia matkusta-



jamääriin, mutta toisaalta liikenne sujuvoituu Katajanokan ja Länsisataman osalta ja mahdollistaa kaupungille Eteläsataman alueen laajemman kehittämisen.

Skenaario 1:n edellyttämiin toimenpiteisiin vaadittava aika on yhdenmukainen Eteläsataman Makasiinirannan konsepti- ja laatukilpailulle sekä sen toteuttamiselle asetettujen aikataulujen kanssa, eli noin 10 vuotta.

Tehtyjen skenaarioselvitysten perusteella skenaario 0 on sataman kannalta suositeltavin ja liiketaloudellisesti kannattavin, mutta myös skenaario 1 olisi mahdollinen.

Skenaario 2 ei ole tarkoituksenmukainen, koska siihen liittyy eniten haasteita ja epävarmuuksia. Se vaatisi merkittävästi investointeja, liikennemäärä olisi selvästi alempi ja ympäristövaikutuksiltaan se olisi myös etenkin CO<sub>2</sub>-päästöjen suhteen huonoin skenaario. Skenaario 2 olisi sekä sataman että varustamojen kannalta liiketaloudellisesti heikoin skenaario ja vähentäisi merkittävästi sataman ja sen kautta kulkevan liikenteen tuottamia hyötyjä.

Lähtökohtaisesti skenaarioilla 0 ja 1 ei ole eroa toiminnan aikaisissa hiilidioksidipäästöissä.

Keskittämiskenaario perustuu skenaarioon 1. Sen mukaisesti Länsisatamaan toteutetaan sataman tunneli, satama-alueen laajennus meritäyt-töineen sekä uusi matkustajaterminaali korvaamaan nykyistä matkustaja-terminaalia T1.

Keskittämiskenaarion mukainen Länsisataman kehittäminen edellyttää Länsisatamassa sekä satama-alueen että satamatunnelin asemakavoitusta ja lisäksi vesilupaa satama-alueen laajennuksen osalta.

Keskittämiskenaarion mukainen eteneminen edellyttää Helsingin Satama Oy:ltä Kehitysohjelman käynnistämistä, missä valmistellaan ja toteutetaan Keskittämiskenaariossa tarvittava investointiohjelma. Helsingin Satama Oy:lle ja sen asiakkaille tärkeintä on saada pitkän aikavälin näkymä, mitä vasten yhtiö ja sen asiakkaat voivat kehittää omaa liiketoimintaansa.

Keskittämiskenaariorista on tehty Helsingin Satama Oy:ssä alustavat taloudelliset mallinnukset, joita tarkennetaan kehitysohjelman valmistelussa. Tehtyjen alustavien taloudellisten mallinnusten mukaan Kehitysohjelman toteuttaminen on yhtiön kannalta mahdollista kannattavasti.

Koronapandemia on vaikuttanut negatiivisesti etenkin satamien kautta kulkevaan matkustajaliikenteeseen ja aiheuttanut epävarmuutta mat-



kailusektorilla lähivuosille. Tämän hetken näkymä merimatkailussa on se, että lähimatkailu tulee palautumaan lähivuosina kriisiä edeltävälle tasolle ja sen jälkeen jatkaa kasvuaan. Keskittämiskenaarioon tarvittavat investoinnit tehdään kymmeniksi vuosiksi, ja yhtiön ja sen asiakkaiden kannalta merkityksellisintä on, että skenaario turvaa satamien toimintaedellytykset pitkällä aikavälillä ja mahdollistaa sekä matkustaja- että tavaraliikenteen kasvattamisen. Matkustajaliikenteen lähivuosien epävarmuuteen pystytään reagoimaan Kehitysohjelmassa vaihteittaisella toteuttamisella.

### Satamaskenaarioiden vaikutukset kaupunkikehitykseen ja -talouteen

Satamaskenaariotyön tueksi laadittiin keväällä ja kesällä 2020 selvitys satamaskenaarioiden vaikutuksista kaupunkikehitykseen ja -talouteen (Kymp/Kaupunkitutkimusta Oy). Siinä tutkittiin vaihtoehtoisten skenaarioiden vaikutuksia Eteläsatamassa, Katajanokalla, Länsisatamassa ja Vuosaassa. Tutkittuja vaikutuksia olivat vaihtoehtojen mahdollistamat maankäyttöpotentiaalit satamissa ja niiden lähiympäristössä, satamien kehittämisestä aiheutuvat liikenteelliset vaikutukset, vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön, teknistaloudellisiin lähtökohtiin sekä kaupunkitalouteen. Kaupunkitalousvaikutukset sisälsivät satamatoimintojen muutosten suorat ja välilliset vaikutukset maankäyttöön, työmatka- ja työ-asialiikkumiseen, matkailuun sekä mahdollisuuksia ja riskejä Helsingin työpaikkoihin ja kaupungin nettotuloihin.

Selvityksen johtopäätöksinä alueittain todettiin, että Länsisataman tunneli poistaisi sataman raskaan liikenteen haitat Jätkäsaaren ja Ruoholahden katuverkolta. Länsisataman kehittämisellä ei ennakoita olevan merkittäviä vaikutuksia Jätkäsaaren maankäytölle. Katajanokalla nähtiin merkittävää maankäyttöpotentiaalia, mikäli satamatoimintoja järjestellään alueella uudelleen. Eteläsataman maankäyttöpotentiaalin täysimääräinen hyödyntäminen edellyttäisi satamatoimintojen merkittävää siirtämistä pois alueelta ja rekkaliikenteen poistumista. Vuosaassa maankäyttöpotentiaali keskittyy työpaikka-alueisiin. Satamaa on Vuosaassa mahdollista laajentaa rajoitetusti, johtuen ympäristön asettamista reunaehdoista.

Selvityksen tuloksena voitiin todeta, että kaupunkikehityksen ja -talouden näkökulmista on suositeltavaa harkita satamatoimintojen kokonaan tai osittain siirtämistä Eteläsatamasta ja/tai Katajanokalta sekä satamien rooliin uudelleen ajattelua ja mahdollisuuksia kehittää Länsisatamaa liikenneyhteyksineen.

### Keskittämiskenaarion liikenteelliset vaikutukset

Satamatunnelin liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu seudun liikennemallin avulla verraten kahta keskittämiskenaarion vaihtoehtoa keske-



nään. Vaihtoehdot ovat muuten samat, mutta toisessa vaihtoehdossa on Länsisatamasta Länsiväylälle kaksisuuntainen ajotunneli sisältäen yhden ajokaistan suuntaansa. Molemmat vaihtoehdot ovat vuoden 2030 ennustetilanteessa. Mallissa ei ole käytössä tiemaksuja. Vuosaaren on oletettu vaikuttavan kysyntään siten, että 330 000 rekkaa ja 140 000 henkilöautoa käyttäisi vuosittain Vuosaaren kautta kulkevia laivoja vuonna 2030. (Luvut kuvaavat Vuosaaren koko rekka- ja perävaunuliikennettä vuonna 2030). Satamatunnelin sisältävässä vaihtoehdossa Länsisataman rekkaliikenteen reitti kulkee tunnelin kautta. Henkilöautoliikenteestä mukaan lukien myös saattoliikenne tunnelia käyttävät liikennemallissa ne, jotka kokevat sen tuovan matka-aika- ja liikenteen sujuvuushyötyä. Liikennemallissa Jätkäsaaren muun autoliikenteen oletetaan käytävän katuverkkoa. Satamatunneli on näin ollen liikennemallissa Länsisatamaan saapuvan ja sieltä lähtevän autoliikenteen käytössä.

Liikennemallissa Länsisataman henkilöautoliikennematkojen suuntautuminen on Helsinkiin 42%, Espooseen ja Kauniaisiin 16 %, Vantaalle 15 %, muihin Helsingin seudun kuntiin 15 % ja seudun ulkopuolelle 12 %. Henkilöautoliikenteestä tunnelia käyttää iltahuipputunnin aikana 35 %, aamuhuipputunnin aikana 25 % ja päivällä 12 %. Tunnelia käyttivät pääosin Länsiväylän, Turunväylän, Vihdintien ja Hämeenlinnanväylän kautta kulkevat autoilijat. Muille reiteille katuverkko tarjoaa houkuttelevamman vaihtoehdon.

Satamatunneli vähentää ruuhkaa iltahuipputunnin aikana. Satamatunnelilla on sujuvoittava vaikutus Länsisataman liikenteeseen. Keskimäärin matka Länsisatamaan tai Länsisatamasta sujuvoittuu. Satamatunneli lisää 240 automatkaa vuorokaudessa, joka on määränä vähäinen suhteutettuna seudun kokonaismatkamäärään vuodessa. Tämän siirtymän ei oleteta tapahtuvan laivaan saapuvien matkustajien kulkumuotovalinnassa.

Helsingin seudun liikennemalli ei ole riittävän tarkka arvioimaan satamatunnelin hyötyjä laivojen tiheän aikataulun vaatimaan toimintaan Länsisataman satamaan rajoittuvalla tontilla. Tämän arviointi edellyttäisi tarkempia lähtötietoja laivojen aikatauluista ja operointiin liittyvistä tekijöistä vuoden 2030 tilanteessa Tallinnan autolautta on Länsisatamassa tunnin ja sinä aikana laiva tyhjentyy Helsinkiin saapuvista autoista ja lastataan Tallinnaan menevillä autoilla. Laivaliikenteen tiukka aikataulu ei ole mahdollinen, jos satama-alueella ei saada tyhjennettyä riittävän nopeasti. Katuverkon häiriöherkkyys vaikuttaa laivaliikenteen luotettavuuteen, kun laivojen aikataulu on tiukka.

Arvioinnin johtopäätöksenä on, että satamatunneli parantaa Tyynenmerenkadun viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta, kun sataman rekkaliikenne ja merkittävä osa henkilöautoliikenteestä siirtyy kokonaan satamatun-



neliin. Liikenteestä aiheutuvat kielteiset vaikutukset, melu, onnettomuusriski, päästöt, tilankäyttö, vähenevät. Haittavaikutukset korostuvat nykytilanteessa erityisesti ruuhkatuntien aikana. Sataman henkilöautoliikenne korvautunee katuverkolla osittain muulla henkilöautoliikenteellä, mutta tätä koskevaa selvitystä ei ole toistaiseksi tehty.

#### Johtopäätökset ja perustelut päätösehdotukselle

Skenaariotöiden, niihin liittyvien liikenteellisten arviointien ja sataman liiketoiminnallisten edellytysten arvioinnin yhteisenä johtopäätöksenä on, että Eteläsataman maankäytöllisten tavoitteiden edistämiseksi tavoitellussa aikataulussa on perusteltua jatkaa Länsisataman suunnitellua satamatunnelin sisältävän Keskittämiskenaarion pohjalta.

Satamatunnelin toteuttamisen tärkeimmät perusteet syntyvät Helsingin Satama Oy:n liiketoiminnan edellytyksistä. Ilman satamatunnelia Keskittämiskenaarion toiminnalliset riskit ovat liian suuret Helsingin Sataman liiketoiminnan edellytysten turvaamiseksi. Myös Vuosaaren roolin merkittävämpi kasvattaminen Viron liikenteessä olisi niin riskialtis skenaario, ettei se toisi riittävää varmuutta, jonka varassa voitaisiin mahdollistaa Eteläsataman alueen laajempi vapauttaminen satamatoiminnasta. Vuosaaren sataman laajenemiselle on myös merkittäviä ympäristöllisiä reunaehtoja, jotka lisäävät riskin merkittävyttä.

Keskittämiskenaario mahdollistaa Helsingin Satama Oy:n liiketoiminnan kannattavan kasvun ja satamien sekä niiden kautta kulkevan liikenteen tuottaman kokonaistaloudellisen hyödyn kasvattamisen pk-seudulle ja Suomelle. Keskittämiskenaariossa Helsingin Satama Oy:n liikevaihto ja -voitto ovat alustavien talousmallinnusten perusteella hyväksyttävällä tasolla.

Satamaliikenteen (rekat ja länteen suuntaavat henkilöautot) poistuminen suurelta osin katuverkosta parantaa myös Jätkäsaaren viihtyisyyttä ja kaupunkiympäristön laatua.

#### Jatkotoimenpiteet

Kaupunginhallitus toteaa, että mikäli kaupunginvaltuusto hyväksyy päätösehdotuksen, kaupunginhallitus tulee täytäntöönpanopäätöksessään kehottamaan Helsingin Satama Oy:n hallitusta, kaupunkiympäristön toimialaa ja kaupunginkansliaa jatkosuunnittelemaan asiat kokonaisuutena, johon sisältyvät Eteläsataman vapauttaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamatoiminnasta ja matkustaja-autolauttaliikenteen keskittäminen Katajanokalle ja Länsisatamaan sekä sen edellyttämät Helsingin Satama Oy:n investoinnit mukaan lukien satamatunneli sellaisessa yhteisessä aikataulussa, joka mahdollistaa



Eteläsataman arkkitehtuuri- ja design-museoon liittyvässä kilpailussa etenemisen.

Esittelijä

pormestari  
Jan Vapaavuori

Lisätiedot

Rikhard Manninen, Maankäyttöjohtaja, puhelin: 09 310 37160  
rikhard.manninen(a)hel.fi  
Ville Haapasaari, Toimitusjohtaja, puhelin: 040 709 8798  
vile.haapasaari(a)portofhelsinki.fi

Liitteet

- 1 Helsingin Sataman skenaarioselvitys julkinen loppuraportti 29062020
- 2 HESARAMA loppuraportti 30.6.2020 logscale Oy
- 3 Satamatoimintojen skenaariotarkastelu\_ vaikutukset kaupunkikehitykseen ja -talouteen
- 4 Keskittämisskenaarion vaihtoehdot liikennemallinnuksessa b

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin Satama Oy

Otteen liitteet

Esitysteksti

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto  
Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto  
Kaupunkiympäristölautakunta  
Kaupunkiympäristön toimiala  
Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta  
Kaupunginmuseo

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 11.01.2021 § 13

HEL 2020-014049 T 10 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



25.01.2021

11.01.2021 Pöydälle

Esteelliset: Tuula Saxholm

Esteellisyyden syy: yhteisöjääviys (hallintolaki 28.1 § 5 kohta)

Asian käsittelyn aikana kuultavana olivat maankäyttöjohtaja Rikhard Manninen ja Helsingin Satama Oy:n toimitusjohtaja Ville Haapasaari. Paikalla oli myös yhteysjohtaja Sanna-Mari Jäntti. Asiantuntijat poistui-  
vat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle Anna Vuorjoen ehdotuksesta.

Esittelijä

pormestari  
Jan Vapaavuori

Lisätiedot

Rikhard Manninen, Maankäyttöjohtaja, puhelin: 09 310 37160  
rikhard.manninen(a)hel.fi  
Ville Haapasaari, Toimitusjohtaja, puhelin: 040 709 8798  
vile.haapasaari(a)portofhelsinki.fi

Keskushallinto Pormestari 28.12.2020 § 114

HEL 2020-014049 T 10 00 00

Päätös

Pormestari otti esittelyynsä päätöksenteon, joka koskee periaatepäätöstä satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa.

Päätöksen perustelut

Hallintosäännön 19 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan pormestari voi aina ottaa kaupunginhallituksen tai sen jaoston toimivaltaan kuuluvan asian esiteltäväkseen tai määrätä viranhaltijan asian esittelijäksi.

Kuntalain 38 §:n 1 momentin mukaan kunnan toimintaa johdetaan valtuuston hyväksymän kuntastrategian mukaisesti. Pykälän 3 momentin mukaan pormestari johtaa kunnanhallituksen alaisena kunnan hallintoa, taloudenhoitoa ja muuta toimintaa.

Kaupunkistrategia on keskeisimpiä kaupungin johtamisen välineitä. Pormestari on 16.8.2017 (§ 40) ottanut esittelyynsä kaupunkistrategiaa sekä 24.10.2018 (§ 151) kaupunkistrategian kärkihankkeita ja Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmalla koskevan päätöksenteon.



25.01.2021

Asia/2

Kaupunginvaltuuston 27.9.2019 § 321 hyväksymän kaupunkistrategian mukaan "Olympiaterminalilta Kauppatorille ulottuvaa rantavyöhykettä kehitetään tavoitteena keskustan elinvoimaisuutta tukevan toiminnallisen kokonaisuuden aikaansaaminen". Satamatoiminnot ja satama-alueiden maankäyttö liittyvät lisäksi keskeisesti kaupunkistrategiassa mainittuihin ydinkeskustan viihtyisyyden ja toiminnallisuuden edistämiseen sekä Helsingin merellisen strategian laadintaan ja toteutuksen käynnistämiseen.

Periaatepäätös satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista on kaupungin saavutettavuuden ja liike-elämän toimintaedellytysten sekä kaupunkikonserniin kuuluvan Helsingin Satama Oy:n kannalta erityisen merkittävä. Näin ollen on tarkoituksenmukaista, että pormestari esittelee asian kaupunginhallitukselle.

Lisätiedot

Henri Kähönen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36027  
henri.kahonen(a)hel.fi

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566