



03.02.2021

Ärende/4

§ 19

Principbeslut om omorganisering av hamnfunktionerna samt utgångsläget för markanvändningen i hamnområdena i Södra och Västra hamnen och på Skatudden

HEL 2020-014049 T 10 00 00

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade som följer:

Planeringen av markanvändningen i Södra hamnen ska fortsätta utgående från det s.k. koncentrationsscenarioet, på så sätt att långtradartrafiken i samband med passagerar- och bilfärjorna kan upphöra i Södra hamnen. En förutsättning är att all trafik med bil- och passagerarfärjor upphör i Södra hamnen. Passagerar- och bilfärjorna till Stockholm koncentreras till Skatudden och Tallinns passagerar- och bilfärjetrafik till Västra hamnen. Utvecklingen av markanvändningen i Södra hamnen (inkl. Skatudden, Västra hamnen, Busholmen, Gräsviken och Sundholmen) fortsätter i enlighet med denna princip för att trygga hamnens verksamhetsförutsättningar samt den totala nytta som arrangemanget avkastar.

En tunnel planeras från Västra hamnen till Västerleden, som ska göra det möjligt att utvidga funktionerna i Västra hamnen och att organisera hamntrafiken smidigt.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande fem hemställningsklämmor:

1. I samband med godkännandet av principbeslutet om omorganisering av hamnfunktionerna efterlyser stadsfullmäktige att det utreds hur användningen av Olympiaterminalen kan ta hänsyn till byggnadens historia som den äldsta passagerarterminalen i staden. (Björn Månsson)
2. I samband med godkännandet av principbeslutet om omorganisering av hamnfunktionerna samt utgångsläget för markanvändningen i hamnområdena i Södra och Västra hamnen och på Skatudden förutsätter fullmäktige att man i den fortsatta planeringen reder ut möjligheterna att bygga den planerade tunneln från Västra hamnen till Västerleden på så sätt att den inte inverkar negativt på natur-, rekreations-, och kulturvärdena i Lappvikens sjukhusområde. (Thomas Wallgren)
3. Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av principbes-



lutet att det utreds om det är möjligt att förbättra betingelserna för kollektiv sjötrafik vid Magasinstranden och Olympiakajen och att över lag öka kollektivtrafiken till sjöss. (Silja Borgarsdóttir Sandelin)

4. I samband med godkännandet av principbeslutet om omorganisering av hamnfunktionerna förutsätter stadsfullmäktige att man reder ut hur man kan bibehålla trivseln och uppmuntra till urban verksamhet nära invånarna, med låg tröskel samt småföretagande i Södra hamnens och Västra hamnens områden under den kommande byggtiden. (Laura Kolbe)
5. Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om spårvagnskapaciteten till Västra hamnen kan ökas så att den räcker till för den växande persontrafiken. (Tuomas Rantanen)

Behandling

Ledamoten Anni Sinnemäki understödd av ledamoten Paavo Arhinmäki föreslog följande:

Stadsfullmäktige konstaterar att samtidigt som konsekvenserna av en eventuell hamntunnel och dess lönsamhet bedöms och innan ett slutligt beslut om den fattas, styr hamnen den tunga trafiken och den övriga fordonstrafiken till Nordsjö mer än enligt de nuvarande planerna, så länge det är motiverat med tanke på hanteringen av investeringarna i Nordsjö. Konsekvenserna av denna styrning följs systematiskt upp framför allt med hänsyn till att trafiken på Busholmen över lag ska löpa smidigt. Målet är att stärka Nordsjöns roll allt mer som frakthamn. Ett annat mål är att förbättra hamnens förmåga att speciellt tjäna bilburna passagerare mångsidigt genom att erbjuda dem ett alternativ till Busholmen.

Investeringsbeslutet om hamntunneln fattas utifrån samhällsekonomiska och affärsekonomiska lönsamhetsbedömningar, när det har samlats tillräckligt med erfarenhet om konsekvenserna av styrningen till Nordsjö.

Ledamoten Paavo Arhinmäki understödd av ledamoten Sami Muttilainen föreslog att till beslutsförslaget, punkt 3, läggs till:

"Vid den fortsatta beredningen utreds också möjligheten att



jämfört med förslaget frigöra mer vidsträckta områden för allmänt bruk inom det nuvarande hamnområdet på Skatudden."

Ledamoten Paavo Arhinmäki understödd av ledamoten Sami Muttilainen föreslog att till beslutsförslaget, punkt 3, läggs till:

"Innan man tar de slutliga besluten om en koncentration av hamnfunktionerna till Västra hamnen och att bygga hamntunneln ska det göras en närmare utredning om vilka lokalekonomiska konsekvenser en flyttning av hamnfunktionerna till Nordsjö i större utsträckning har på sysselsättningen och livskraften i östra Helsingfors, och hamnalternativen bör bedömas med tanke på utveckling av hela staden."

Under diskussionen framställdes fem förslag till hemställningsklämmor.

Ledamoten Björn Månsson understödd av ledamoten Thomas Wallgren föreslog följande hemställningskläm:

I samband med godkännandet av principbeslutet om omorganisering av hamnfunktionerna efterlyser stadsfullmäktige att det utreds hur användningen av Olympiaterminalen kan ta hänsyn till byggnadens historia som den äldsta passagerarterminalen i staden.

Ledamoten Thomas Wallgren understödd av ledamoten Silja Borgarsdóttir Sandelin föreslog följande hemställningskläm:

I samband med godkännandet av principbeslutet om omorganisering av hamnfunktionerna samt utgångsläget för markanvändningen i hamnområdena i Södra och Västra hamnen och på Skatudden förutsätter fullmäktige att man i den fortsatta planeringen reder ut möjligheterna att bygga den planerade tunneln från Västra hamnen till Västerleden på så sätt att den inte inverkar negativt på natur-, rekreations-, och kulturvärdena i Lappvikens sjukhusområde.

Ledamoten Silja Borgarsdóttir Sandelin understödd av ledamoten Mia Haglund föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av principbeslutet att det utreds om det är möjligt att förbättra betingelserna för



03.02.2021

Ärende/4

kollektiv sjötrafik vid Magasinstranden och Olympiakajen och att över lag öka kollektivtrafiken till sjöss.

Ledamoten Laura Kolbe understödd av ledamoten Ville Jalovaara föreslog följande hemställningskläm:

I samband med godkännandet av principbeslutet om omorganisering av hamnfunktionerna förutsätter stadsfullmäktige att man reder ut hur man kan bibehålla trivseln och uppmuntra till urban verksamhet nära invånarna, med låg tröskel samt småföretagande i Södra hamnens och Västra hamnens områden under den kommande byggtiden.

Ledamoten Tuomas Rantanen understödd av ledamoten Veronika Honkasalo föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om spårvagnskapaciteten till Västra hamnen kan ökas så att den räcker till för den växande persontrafiken.

Omröstningsordning

Först togs motförslagen separat upp till omröstning, varefter hemställningsklämmarna togs separat upp till omröstning.

1 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, motförslag NEJ

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Stadsfullmäktige konstaterar att samtidigt som konsekvenserna av en eventuell hamntunnel och dess lönsamhet bedöms och innan ett slutligt beslut om den fattas, styr hamnen den tunga trafiken och den övriga fordonstrafiken till Nordsjö mer än enligt de nuvarande planerna, så länge det är motiverat med tanke på hanteringen av investeringarna i Nordsjö. Konsekvenserna av denna styrning följs systematiskt upp framför allt med hänsyn till att trafiken på Busholmen över lag ska löpa smidigt. Målet är att stärka Nordsjöns roll allt mer som frakthamn. Ett annat mål är att förbättra hamnens förmåga att speciellt tjäna bilburna passagerare mångsidigt genom att erbjuda dem ett alternativ till Busholmen. Investeringsbeslutet om hamntunneln fattas utifrån samhällsekonomiska och affärsekonomiska lönsamhetsbedömningar, när det har samlats tillräckligt med erfarenhet om konsekvenserna av styrningen till Nordsjö.



Ja-röster: 52

Maija Anttila, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Laura Kolbe, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Matti Parpala, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Jan Vapaavuori, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä

Nej-röster: 33

Alviina Alametsä, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Mia Haglund, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Kati Juva, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Dan Koivulaakso, Petra Malin, Sami Muttilainen, Jarmo Nieminen, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Sirpa Puhakka, Tuomas Rantanen, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Reetta Vanhanen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen, Ozan Yanar

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

2 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, motförslag NEJ

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Till beslutsförslaget, punkt 3, läggs till: "Vid den fortsatta beredningen utreds också möjligheten att jämfört med förslaget frigöra mer vidsträckta områden för allmänt bruk inom det nuvarande hamnområdet på Skatudden."

Ja-röster: 72

Alviina Alametsä, Maija Anttila, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson,



Jarmo Nieminen, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Hannu Oskala, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Matti Parpala, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Reetta Vanhainen, Jan Vapaavuori, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Nej-röster: 13

Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Mia Haglund, Veronika Honkasalo, Mai Kivelä, Dan Koivulaakso, Petra Malin, Sami Muttilainen, Petrus Pennanen, Sirpa Puhakka, Suldaan Said Ahmed, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

3 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, motförslag NEJ

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Till beslutsförslaget, punkt 3, läggs till: "Innan man tar de slutliga besluten om en koncentration av hamnfunktionerna till Västra hamnen och att bygga hamntunneln ska det göras en närmare utredning om vilka lokalekonomiska konsekvenser en flyttning av hamnfunktionerna till Nordsjö i större utsträckning har på sysselsättningen och livskraften i östra Helsingfors, och hamnalternativen bör bedömas med tanke på utveckling av hela staden."

Ja-röster: 52

Maija Anttila, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaaara, Laura Kolbe, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Matti Parpala, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Jan Vapaavuori, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä



Nej-röster: 33

Alviina Alametsä, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Mia Haglund, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Kati Juva, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Dan Koivulaakso, Petra Malin, Sami Muttilainen, Jarmo Nieminen, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Sirpa Puhakka, Tuomas Rantanen, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Reetta Vanhanen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen, Ozan Yanar

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

4 omröstningen

Ledamoten Björn Månssons förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: I samband med godkännandet av principbeslutet om omorganisering av hamnfunktionerna efterlyser stadsfullmäktige att det utreds hur användningen av Olympiaterminalen kan ta hänsyn till byggnadens historia som den äldsta passagerarterminalen i staden.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 51

Alviina Alametsä, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jasmin Hamid, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Pia Kopra, Heimo Laaksonen, Petra Malin, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Jarmo Nieminen, Johanna Nuorteva, Terhi Peltokorpi, Sirpa Puhakka, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Nej-röster: 1

Otto Meri

Blanka: 33

Ted Apter, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Hannu Oskala, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Matti Parpala, Jaana Pelkonen, Petrus



Pennanen, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Osmo Soininvaara, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori, Juhana Vartiainen, Paavo Väyrynen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Björn Månssons förslag till hemställningskläm.

5 omröstningen

Ledamoten Thomas Wallgrens förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: I samband med godkännandet av principbeslutet om omorganisering av hamnfunktionerna samt utgångsläget för markanvändningen i hamnområdena i Södra och Västra hamnen och på Skatudden förutsätter fullmäktige att man i den fortsatta planeringen reder ut möjligheterna att bygga den planerade tunneln från Västra hamnen till Västerleden på så sätt att den inte inverkar negativt på natur-, rekreations-, och kulturvårderna i Lappvikens sjukhusområde.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 54

Alviina Alametsä, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Petra Malin, Sami Mutttilainen, Björn Månsson, Jarmo Nieminen, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Sirpa Puhakka, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen, Ozan Yanar

Nej-röster: 1

Otto Meri

Blanka: 30

Ted Apter, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Mika Ebeling, Juhana Hakola, Jussi Halla-aho, Joel Harkimo, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Matti Parpala, Jaana Pelkonen, Mika Raatika-



inen, Mari Rantanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori, Juhana Vartiainen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Thomas Wallgrens förslag till hemställningskläm.

6 omröstningen

Ledamoten Silja Borgarsdóttir Sandelins förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av principbeslutet att det utreds om det är möjligt att förbättra betingelserna för kollektiv sjötrafik vid Magasinstranden och Olympiakajen och att över lag öka kollektivtrafiken till sjöss.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 54

Alviina Alametsä, Maija Anttila, Ted Apter, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Petra Malin, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Jarmo Nieminen, Johanna Nuorteva, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Sirpa Puhakka, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen, Ozan Yanar

Nej-röster: 1

Otto Meri

Blanka: 30

Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Hannu Oskala, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Matti Parpala, Jaana Pelkonen, Mari Rantanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Osmo Soininvaara, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori, Juhana Vartiainen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Silja Borgarsdóttir Sandelins förslag till hemställningskläm.



03.02.2021

Ärende/4

7 omröstningen

Ledamoten Laura Kolbes förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: I samband med godkännandet av principbeslutet om omorganisering av hamnfunktionerna förutsätter stadsfullmäktige att man reder ut hur man kan bibehålla trivseln och uppmuntra till urban verksamhet nära invånarna, med låg tröskel samt småföretagande i Södra hamnens och Västra hamnens områden under den kommande byggtiden.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 55

Alviina Alametsä, Maija Anttila, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Ville Jalovaa, Kati Juva, Jukka Järvinen, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kiväkäs, Mai Kivelä, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Heimo Laaksonen, Petra Malin, Sami Muttillainen, Björn Månsson, Jarmo Nieminen, Johanna Nuorteva, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Sirpa Puhakka, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen, Ozan Yanar

Nej-röster: 1

Otto Meri

Blanka: 28

Ted Apter, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Jussi Chydenius, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Joel Harkimo, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Hannu Oskala, Jenni Pajunen, Pia Parkarinen, Matti Parpala, Jaana Pelkonen, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori, Juhana Vartiainen

Frånvarande: 1

Mirita Saxberg

Ledamoten Arja Karhuvaara meddelade att hennes avsikt hade varit att rösta blankt.



03.02.2021

Ärende/4

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Laura Kolbes förslag till hemställningskläm.

8 omröstningen

Ledamoten Tuomas Rantanens förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om spårvagnskapaciteten till Västra hamnen kan ökas så att den räcker till för den växande persontrafiken.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 53

Alviina Alametsä, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Kati Juva, Jukka Järvinen, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Petra Malin, Sami Mutttilainen, Björn Månsson, Jarmo Nieminen, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Sirpa Puhakka, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen, Ozan Yanar

Nej-röster: 2

Joel Harkimo, Otto Meri

Blanka: 30

Maija Anttila, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Laura Finne-Elonen, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Ville Jalovaara, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Matti Parpala, Jaana Pelkonen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori, Juhana Vartiainen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Tuomas Rantanens förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Postadress
PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6

Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



03.02.2021

Ärende/4

Rikhard Manninen, markanvändningsdirektör, telefon: 09 310 37160
rikhard.manninen(a)hel.fi

Ville Haapasaari, verkställande direktör, telefon: 040 709 8798
ville.haapasaari(a)portofhelsinki.fi

Bilagor

- 1 Helsingin Sataman skenaarioselvitys julkinen loppuraportti 29062020
- 2 HESARAMA loppuraportti 30.6.2020 logscale Oy
- 3 Satamatoimintojen skenaariotarkastelu_ vaikutukset kaupunkikehitykseen ja -talouteen
- 4 Keskittämiskenaarion vaihtoehdot liikennemallinnuksessa b

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Utdrag

Utdrag
Helsingfors Hamn Ab

Bilagor till utdrag
Förslagstext

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Behovet av och målen för principbeslutet

Behovet av ett principbeslut har uppstått genom målet att skapa förutsättningar för omorganisering av hamnverksamheten i Helsingfors, så att det bildas en tydlig ram för utveckling av markanvändningen, som också är utgångspunkten för kvalitets- och koncepttävlingen i Södra hamnens område.

Södra hamnen utgör stadens fasad i riktning mot havet, men det saknas en övergripande vision som är värdig för området. Syftet med principbeslutet är att Helsingfors ska bli världens bäst fungerande stad och utveckla ett mångsidigt, trivsamt och attraktivt havsnära stadsutrymme i stadskärnan och Södra hamnen, för helsingforsare och besökare, samtidigt som konkurrenskraftig och fungerande hamnservice tryggas.

Med markanvändningen i Södra hamnen eftersträvas att området ska kunna utvecklas till en aktiv och levande fotgängarmiljö, i större utsträckning än i nuläget. Detta förutsätter att markanvändningen kan planeras utan begränsningar på grund av reserveringar för hamnområden och utan att det påverkar fordonstrafiken i hamnverksamheten. Samtidigt måste verksamhetsförutsättningarna och utvecklingsmöjlig-



heterna för Helsingfors Hamn på kort och lång sikt tryggas i de delar där hamnverksamheten fortsätter.

Principbeslutet grundar sig på arbetet med scenarierna och informationsunderlaget som har erhållits från följande utredningar utarbetade under 2019-2020:

- Tre scenarier för Helsingfors Hamn Ab (29.6.2020)
- Alternativ för att ordna frakt och passagerartrafik i Helsingfors Hamn (Hesarama-undersökningen). Slutrapport 30.6.2020. Logscale Oy.
- Granskning av scenarier för hamnfunktionerna. Hamnscenariernas inverkan på stadens utveckling och ekonomi (29.6.2020). Stadsmiljö/Kaupunkitutkimus TA Oy.

Kvalitets- och koncepttävling för Södra hamnen

Staden har 9.11.2020 reserverat ett område i Södra hamnen för en kvalitets- och koncepttävling. Stadens mål är att omvandla det område som för närvarande huvudsakligen används för hamnterminaler och parkering till ett offentligt och mysigt stadsrum med gågator som förernar Salutorget och Brunnsparken samt gör det möjligt att nå havet. Tävlingen omfattar också området som är planerat för arkitektur- och designmuseet, genom vilket man bland annat vill se till att museet ansluter sig som en naturlig del till områdets förstklassiga helhet. Det centrala syftet med kvalitets- och koncepttävlingen är att producera en övergripande plan för markanvändningen, som uppfyller stadens mål för markanvändningen och stadsbilden samt övriga mål, som innebär en funktionell helhetsplan för markanvändningen av hög standard och som utgör utgångsläge för områdets framtida utveckling, detaljplan och byggande. Målet är att tävlingen ska genomföras åren 2021–2022. Beredningen av tävlingen fortsätter så att tävlingsprogrammet kan godkännas och att tävlingen kan starta senast i januari 2021.

Med tanke på beredningen av tävlingen och den framtida utvecklingen av området är det mycket viktigt att staden och hamnbolaget har en tydlig framtidsvision för de hamnfunktioner som för närvarande finns på området. Enligt en aktuell uppskattning kan man börja bygga på området under 2025.

Målsättningar för markanvändningen i Södra hamnen

De mål som uppställts för markanvändningen i Södra hamnen är att göra centrum mer maritimt och att i större utsträckning integrera strandområdena och passagerarhamnarna i promenadcentrum. Syftet är att skapa en ny marin stadsmiljö med strandboulevarder och attrak-



tiva funktioner. Som en del av helheten utreder man platser för nybyggnad.

Södra hamnen utgör stadens främsta fasad i riktning mot havet. Området är en del av Helsingfors havsnära nationallandskap och till stora delar är det en bebyggd kulturmiljö av riksintresse. Platsen är central och symboliskt mycket värdefull samt en del av Helsingfors historiska centrums fasad mot havet. Planeringslösningen ska beakta platsens betydelse och identitet som en del av ett signifikant nationallandskap och en värdefull kulturmiljö. Målet är att bevara den marina fasadens karaktär.

Södra hamnen är en central del av strandpromenaden runt staden. Syftet med planeringen är att skapa en serie av förstklassiga havsnära stadsutrymmen med strandboulevarder och parker som höjdpunkt för strandpromenaden. I Södra hamnen sammanstrålar strandpromenaden med promenadområdena i stadskärnan.

Magasinstranden är avsedd att utvecklas till den plats där det nya arkitektur- och designmuseet ska placeras. Dessutom vill man på området bygga kultur-, service-, affärs- och andra lokaler som stöd för museiverksamheten. Funktionalitet är kärnan i hela stranden: stranden måste betjäna och attrahera människor – konceptet ska föda urbant liv och stärka kopplingen till havet. De delar av stranden som inte är reserverade för hamnen ska vara i allmänt bruk.

Skatuddskajen utvecklas som ett område för offentliga verksamheter, lokaler och marina aktiviteter inom ramen för stadsstrategin. Ombyggnaden av stadsstrukturen på Skatuddsstranden inleddes med att tillfälliga byggnader restes sedan kanalterminalen rivits åren 2015–2017. Områdets första detaljplan för att bygga ett nytt kontorshus i trä för Stora Enso och ett hotell i lagerbyggnaden K6 utarbetas för närvarande till ett förslag. Utkastet till detaljplan har utarbetats utifrån det bidrag som vann arkitekturtävlingen. Projektet innebär starten för Skatuddens nya silhuett mot havet.

Syftet med detaljplanen för Skatuddsstranden är att bygga nya bostäder och att öppna upp strandområdet för allmänheten. I nuläget är området delvis Helsingfors Hamns hamnplan, delvis en allmän park och delvis parkeringsområde för invånarna i s.k. nya delen av Skatudden. För att kunna bygga nytt på området krävs det att hamnfunktionerna och parkeringen omorganiseras och komprimeras.

Planeringsprinciperna för Salutorget godkändes av stadsplaneringsnämnden 2016 och utkastet till detaljplan hölls framlagt i slutet av 2019. Områdets översiktsplan går vidare samtidigt med detaljplaneprojektet. Flera små operativa ändringar och experiment har gjorts i området för



03.02.2021

Ärende/4

att testa planeringslösningar. Syftet med planeringen är att förbättra områdets trivsel och funktionalitet. Lämpliga och korrekt placerade ruter och förbindelser gör området mer tillgängligt och säkert. Vid planeringen kommer de nya lösningarna att anpassas till den kulturhistoriskt värdefulla miljön.

Gemensamma åtgärder och tidsplan

För att nå målen krävs åtgärder, varav den viktigaste är en partiell koncentration av hamnverksamheten i Västra hamnen, i enlighet med koncentrationsscenarioet. En tunnel planeras från Västra hamnen till Västerleden så att hamnen kan garanteras funktionssäkerhet och man kan förbereda sig på en ökning av trafiken i Västra hamnen.

Helsingfors Hamn Ab bereder de investeringar som behövs i bolagets utvecklingsprogram enligt koncentrationsscenarioet.

Åtgärderna ska kunna genomföras under tio år på så sätt att arkitektur- och designmuseet kan byggas i Södra hamnen inom ungefär fem år.

Hamntunneln

Hamntunneln är en djup tunnel som byggs för biltrafiken mellan Västerleden och Västra hamnen. Den är avsedd att användas av all långtradartrafik i Västra hamnen och av personbilstrafiken i hamnen via Västerleden. Den övriga trafiken med motorfordon på Busholmen nyttjar gatunätet som hittills.

Hamntunneln genomförs som en investering i Helsingfors Hamn Ab:s balansräkning. Hamntunneln är varken administrativt eller juridiskt en gata eller en landsväg, utan jämförbar med t.ex. servicetunneln i centrum. Hamntunneln blir en privatägd trafikförbindelse som förverkligas genom arrenderätt och tillämpning av servitut.

En underjordisk förbindelse mellan Västra hamnen och Västerleden är nödvändig då trafiken ökar enligt koncentrationsscenarioet, för Västra hamnens driftssäkerhet, hela affärsverksamheten (hamn och rederier) samt för möjligheterna att utveckla näbarheten.

Störningskänsligheten i gatunätverket påverkar redan nu lossningstrafiken i Västra hamnen och fartygens tidtabeller håller inte, och situationen försvåras om mer trafik överförs till Västra hamnen.

Tillsammans med staden har man undersökt flera alternativ för att förbättra hamntrafiken i området Busholmen och Gräsviken, men de har inte visat sig vara genomförbara. Hamntunneln som ett privat investeringsprojekt, finansierat av Helsingfors hamn Ab, bidrar till att affärsverksamheten kan växa under de kommande decennierna, och som ett



transportprojekt gör det hamnens trafik mer smidig och minskar störningskänsligheten i hamnfunktionen som helhet.

Den preliminära kostnads kalkylen för hamntunneln är 180 miljoner euro, vilket grundar sig på en byggbarhetsutredning som gjordes i samband med att scenarierna utarbetades. Den ska vara en del av hamnens infrastruktur och finansieras med hamnavgifter. Enligt de preliminära ekonomiska granskningarna är investeringen lönsam.

I koncentrationsscenarioet förväntas trafiken öka. Hamntunneln ansluter hamnen till rikets vägnät för att på så sätt främja godstransportens funktion och funktionssäkerhet, trygga och aktivt utveckla näringslivets och affärslivets konkurrenskraft samt göra transportens internationella, nationella och lokala logistiska förbindelser smidigare.

Hamntunneln kräver inte bara en mer detaljerad planering, utan också en områdesreservering i den underjordiska generalplanen och en detaljplan för tomt.

Scenarier för placering av hamnen och deras affärsvillkor

Helsingfors Hamn Ab är Europas mest besökta hamn för resenärer. Helsingfors Hamn Ab bidrar med goda förbindelser per båt till Estland, Sverige, Tyskland och Ryssland. Under 2019 passerade 12,2 miljoner båtresenärer via Helsingfors hamn.

Helsingfors Hamn är också Finlands ledande allmänna hamn för utrikeshandeln. Genom Helsingfors Hamn transporterades sammanlagt 14,4 miljoner ton gods 2019. De viktigaste exportartiklarna är skogsindustriprodukter, maskiner och utrustning, medan produkter inom dagligvaruhandeln betonas vid importen.

Helsingforshamnens styrkor är tät reguljärtrafik, effektiv infrastruktur, goda väg- och järnvägsförbindelser samt utmärkta tjänster mellan samarbetspartner. År 2019 hade Helsingfors Hamn Ab en omsättning på 95,6 miljoner euro, och bolaget betalade 50 % av resultatet i utdelning (4,1 miljoner euro).

Helsingfors Hamn betjänar huvudstadsregionens samt hela landets näringsliv och välfärd och har betydande positiva effekter på ekonomin och sysselsättningen. Den totala ekonomiska totaleffekten av trafiken i och genom Helsingfors hamn uppskattas till cirka 4,1 miljarder euro per år i en konsekvensanalys (Brahea Centre vid Åbo universitet 2019). Helsingfors hamn har en stor betydelse för en fungerande logistik i Finlands utrikeshandel och för landets försörjningsberedskap. Värdet på varorna som transporteras via Helsingfors Hamn utgör ca 40-50 procent av Finlands totala sjötransport. Inkomsterna från passagerare som



reser via Helsingfors Hamn uppgår till cirka 689 miljoner euro per år för huvudstadsregionen.

Den ekonomiska utvecklingen bidrar på lång sikt till en ökad sjötransport, och Helsingfors kommer tack vare sitt utmärkta läge att dra nytta av detta, både i godstrafiken och i passagerartrafiken.

Enligt utredningens handlingsprogram eftersträvas en uppfattning om hur de olika alternativa lösningarna i de olika hamnarna i framtiden påverkar företaget Helsingfors Hamn Ab:s förmåga att bedriva en lönsam och hållbar hamnverksamhet samt att stärka värdet för aktieägaren Helsingfors stad.

För arbetet med scenarierna lät man göra flera utredningar, inom bolaget och av experter, under åren 2019 och 2020.

De mest alternativa framtidsbilderna, dvs. scenarierna, skapades för de olika hamnarna för år 2040, baserat på olika prognoser för trafik och passagerare, kundåsikter samt åsikter om investeringsmöjligheter och teknologisk utveckling. Dessa var följande:

Scenario 0): Verksamheten fortsätter i de nuvarande hamnarna (s.k. basscenario),

Scenario 1): Koncentration av trafiken i centrumhamnarna (s.k. Scenario Västra hamnen, sedermera Koncentrationsscenario), och

Scenario 2): Nordsjö utvidgas och blir en hamn för passagerar- och bilfärjor (s.k. Nordsjö-scenario).

Differentieringen av frakt och passagerartrafik har undersökts i tidigare, i ett bakgrundsarbete, och har befunnits vara ett osannolikt framtidsscenario som leder till en betydande minskning av passagerartrafiken. Denna slutsats stöds av Hesarama-studien (Logscale Oy).

Genom scenarierna utvärderades affärsmässigheten i Helsingfors Hamn Ab och hamndelarnas funktion för rederi-, logistik- och passagerare ur ett kundperspektiv. Dessutom bedömdes Helsingfors Hamn Ab:s ekonomiska prestation och scenariernas konsekvenser för visionen om världens bäst fungerande stad ur ägarperspektiv, dvs. Helsingfors stads synpunkt.

Scenarierna granskades för perioden 2020–2040. Utvecklingen av fartygstekniken och regleringen av sjöfarten kommer under de närmaste årtiondena att kraftigt påverka trafiken i Helsingfors Hamn. Särskilt digitaliseringen samt regelverk från den internationella maritima organisationen IMO och EU kommer särskilt att forma branschen. Denna ut-



veckling anses dock inte medföra några betydande skillnader mellan scenarierna under granskningsperioden.

I scenario 0 styrs den ökade tunga trafiken från hamnarna till Nordsjö med hjälp av prissättning och övriga medel som Helsingfors Hamn kan tillämpa. De utmaningar som trafikflödet i centralhamnarna står inför kvarstår som i dag, och kräver åtgärder för att förbättra smidigheten i gatunätverket.

I scenario 1 utökas kapaciteten för hamnområdet i Västra hamnen genom att bygga om och utvidga området samt genom att förverkliga den underjordiska smidiga trafiklösningen, den s.k. Hamntunneln. Detta gör det möjligt att flytta en betydande del av passagerar- och biltrafiken från Skatudden eller Södra hamnen till Västra hamnen.

Enligt Hesarama-undersökningen är det å ena sidan ofördelaktigt att koncentrera trafiken till Västra hamnen, en minskning på ca 6 procent av passagerarantalet, men å andra sidan löper trafiken smidigare på Skatudden och i Västra hamnen och gör det möjligt för staden att utveckla ett större område i Södra hamnen.

Den tid som krävs för åtgärderna i scenario 1 stämmer överens med tiden som bestämts för att genomföra koncept- och kvalitetstävlingen för Magasinstranden i Södra hamnen, alltså ungefär 10 år.

Enligt utredningen är scenario 0 det lämpligaste och ekonomiskt mest lönsamma för hamnen, men även scenario 1 är möjligt.

Scenario 2 är inte ändamålsenligt eftersom det är förknippat med mest utmaningar och osäkerhet. Det skulle kräva betydande investeringar, en klart lägre trafikvolym och särskilt när det gäller koldioxidutsläpp skulle det vara det sämsta alternativet med tanke på miljökonsekvenserna. Scenario 2 är det affärsmässigt sämsta för hamnen och rederierna och det minskar avsevärt nyttan från hamnen och hamntrafiken.

I princip finns det ingen skillnad mellan scenarierna 0 och 1 när det gäller koldioxidutsläpp under drift.

Koncentrationsscenario 1 bygger på scenario 1. Enligt detta byggs tunneln i Västra hamnen, hamnområdet utvidgas och fylls med muddermassa samt en ny passagerarterminal byggs för att ersätta den nuvarande passagerarterminalen T1.

En utveckling av Västra hamnen i enlighet med koncentrationsscenario 1 förutsätter detaljplaner både för hamnområdet och för hamntunneln samt vattenlov för att utvidga hamnområdet.



Att gå vidare enligt koncentrationsscenarioet förutsätter att Helsingfors Hamn Ab startar utvecklingsprogrammet, i vilket man förbereder och genomför det investeringsprogram som behövs för koncentrationsscenarioet. Det viktigaste för Helsingfors Hamn Ab och dess kunder är att få en långsiktig vision över hur bolaget och dess kunder kan utveckla sina affärsverksamheter.

Helsingfors Hamn Ab har gjort de preliminära ekonomiska modellerna för koncentrationsscenarioet, och dessa ska preciseras då utvecklingsprogrammet bereds. Enligt de preliminära ekonomiska modellerna är det möjligt för företaget att genomföra utvecklingsprogrammet på ett lönsamt sätt.

Coronapandemin har haft negativa följder i synnerhet för passagerartrafiken genom hamnarna och orsakat osäkerhet i turistbranschen för de närmaste åren. De nuvarande utsikterna för sjöturismen är att närturismen inom de närmaste åren kommer att återgå till nivån före krisen och därefter fortsätta att öka. Investeringarna som krävs för koncentrationsscenarioet görs för tiotals år, och viktigaste för företaget och dess kunder är att scenarioet garanterar långsiktiga verksamhetsförutsättningar åt hamnarna och gör det möjligt att öka både passagerar- och godstransporterna. Genom att tillämpa utvecklingsprogrammet stegvis strävar man efter att reagera på osäkerheten i passagerartrafiken de närmaste åren.

Hamnscenariernas inverkan på stadens utveckling och ekonomi

Under våren och sommaren 2020 gjordes en stödande studie om hamnscenariernas inverkan på stadsutvecklingen och ekonomin (Stadsmiljö/Kaupunkitutkimus TA Oy). Där undersöktes alternativa scenariers effekter på Södra hamnen, Skatudden, Västra hamnen och Nordsjö. De effekter som undersöktes var potentialen för markanvändning i och i närheten av hamnarna som ett resultat av alternativen, de trafikrelaterade konsekvenser som hamnutvecklingen har samt effekterna på landskapet och kulturmiljön, på de tekniska och ekonomiska utgångspunkterna och på stadsekonomin. Konsekvenserna för stadens ekonomi omfattade de direkta och indirekta effekterna av förändringar i hamnverksamheten på markanvändningen, den arbetsrelaterade mobiliteten och turismen samt möjligheter och risker för sysselsättningen i Helsingfors och stadens nettoinkomster.

Slutsatsen av utredningen var att en tunnel i Västra hamnen eliminerar de negativa effekterna av tung trafik i hamnen från gatorna på Busholmen och i Gräsviken. Utvecklingen av Västra hamnen förväntas inte ha någon betydande inverkan på Busholmens markanvändning. Vid omorganiseringen av hamnverksamheten sågs en betydande potential för



markanvändningen på Skatudden. För att fullt ut utnyttja den potential för markanvändning som finns i Södra hamnen krävs det att hamnverksamheten i betydande grad flyttas bort från området och att lastbilstrafiken elimineras. I Nordsjö är markanvändningspotentialen inriktad på arbetsplatsområden. Det är möjligt att utvidga hamnen i Nordsjö endast begränsat, på grund av miljövillkoren.

Som ett resultat av utredningen och med tanke på den urbana utvecklingen och ekonomin kan det konstateras att man rekommenderar en flyttning av hamnfunktionerna, helt eller delvis, från Södra hamnen och/eller Skatudden samt att man omprövar hamnarnas roller och möjligheterna att utveckla Västra hamnen och dess trafikförbindelser.

Trafikrelaterade konsekvenser av koncentrationsscenario

De trafikrelaterade effekterna av hamntunneln har bedömts med hjälp av den regionala transportmodellen, genom att jämföra de två alternativen i koncentrationsscenario sinsemellan. Alternativen är för övrigt lika, men i det ena alternativet finns det en tvåvägstunnel från Västra hamnen till Västerleden med ett körfält i varje riktning. Båda alternativen finns i prognosen för 2030. Modellen inkluderar inte vägavgifter. I Nordsjö förväntas att 330 000 långtradare och 140 000 personbilar anlitar färjor som går via Nordsjö år 2030. (Siffrorna gäller all långtradar- och släpvagnstrafik i Nordsjö 2030). I det alternativ som innehåller en hamntunnel går långtradartrafiken till Västra hamnen via tunneln. I fråga om personbilstrafik, inklusive angöringstrafik, används tunneln i trafikmodellen av dem som upplever att den medför fördelar i smidighet och restid. I trafikmodellen utgår man ifrån att bilismen i övrigt anlitar gatorna på Busholmen. I trafikmodellen används således hamntunneln för biltrafiken till och från Västra hamnen.

I trafikmodellen riktas personbilstrafiken i Västra hamnen till 42 procent till Helsingfors, 16 procent till Esbo och Grankulla, 15 procent till Vanda, 15 procent till övriga kommuner i Helsingforsregionen och 12 procent till resten av landet. Personbilstrafiken använder tunneln till 35 procent under kvällsrusningen, 25 procent under morgonrusningen och 12 procent under dagen. Bilister som kör via Västerleden, Åboleden, Vichtisvägen och Tavastehusleden är tunnelns främsta användare. För andra rutter erbjuder gatunätet ett mer attraktivt alternativ.

Hamntunneln minskar trafikstockningen under kvällsrusningen. En hamntunnel gör trafiken i Västra hamnen smidigare. Restiden till eller från Västra hamnen förkortas i genomsnitt. Hamntunneln leder till en ökning på 240 bilresor per dygn, vilket är lite i förhållande till det totala antalet resor per år i området. Denna övergång förväntas inte ske vid valet av färdmedel för passagerare som anländer till fartyget.



Helsingforsregionens trafikplan är inte tillräckligt detaljerad för att kunna bedöma fördelarna med hamntunneln enligt den verksamhet som fartygens täta tidtabeller kräver på tomten som gränsar till Västra hamnen. Detta skulle kräva närmare uppgifter om fartygens avgångar och faktorer kring operationerna i en situation 2030. Tallinn-båten står i Västra hamnen en timme och under denna tid töms båten på bilar till Helsingfors och lastas med bilar till Tallinn. En strikt tidtabell för fartygstrafiken är inte möjlig om hamnområdet inte kan tömmas tillräckligt snabbt. Störningskänsligheten i gatunätverket påverkar tillförlitligheten i fartygstrafiken, då fartygen har en snäv tidtabell.

Bedömningens konklusioner är att hamntunneln gör Stillahavsgatan mer trivsam och attraktiv när hamnens långtradartrafik och en stor del av personbilarna helt och hållet flyttas till tunneln. De negativa effekterna av trafiken minskar; buller, olycksrisk, utsläpp, användning av utrymme. I dagens läge accentueras biverkningarna särskilt under rusningstimmar. Personbilstrafiken i hamnen ersätts delvis med annan personbilstrafik, men det har än så länge inte gjorts någon utredning om detta.

Konklusioner och motivering för beslutsförslaget

En gemensam konklusion från arbetet med scenarierna, de anknyttande bedömningarna av trafiken och av hamnens affärsvillkor, är att det är motiverat att fortsätta planera Västra hamnen inklusive hamntunneln utgående från koncentrationsscenarioet, för att främja målsättningarna för markanvändningen i Södra hamnen inom den eftersträvade tidsramen.

De viktigaste grunderna för att bygga hamntunneln utgörs av förutsättningarna för Helsingfors Hamn Ab:s affärsverksamhet. Utan en hamntunnel är de operativa riskerna med koncentrationsscenarioet för stora för att trygga förutsättningarna för Helsingfors Hamn Ab:s affärsverksamhet. Det är även så pass riskfyllt att märkbart öka Nordsjöns roll inom Estlandstrafiken att det inte skulle vara tillräckligt säkert att i större utsträckning frigöra Södra hamnen från hamnfunktioner. I samband med en utvidgning av Nordsjö hamn finns också betydande specialvillkor för miljön, vilka ökar riskens signifikans.

Koncentrationsscenarioet tryggar en lönsam tillväxt av Helsingfors Hamn Ab:s affärsverksamhet samt en ökning av den totala nytta som hamnarna och trafiken genom dem producerar för huvudstadsregionen och Finland. I koncentrationsscenarioet är Helsingfors Hamn Ab:s omsättning och rörelsevinst på en godtagbar nivå utgående från de preliminära ekonomiska modellerna.



03.02.2021

Ärende/4

Att hamntrafiken (lastbilar och personbilar som går västerut) till stor del försvinner från gatorna bidrar också till att förbättra trivseln och stadsmiljöns kvalitet på Busholmen.

Fortsatta åtgärder

Stadsstyrelsen konstaterar att, om stadsfullmäktige godkänner beslutsförslaget, så kommer stadsstyrelsen att i samband med beslutet om verkställighet att uppmana styrelsen för Helsingfors Hamn Ab, stadsmiljösektorn och stadskansliet att fortsätta planeringen som en helhet, vari ingår dels att frigöra Södra hamnen från passagerar- och bilfärjetrafik samt att denna koncentreras till Skatudden och Västra hamnen, dels att Helsingfors Hamn Ab gör de investeringar som detta förutsätter, inklusive hamntunneln, i en sådant gemensamt tidsschema som gör det möjligt för tävlingen om arkitektur- och designmuseet i Södra hamnen att avancera.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Rikhard Manninen, markanvändningsdirektör, telefon: 09 310 37160
rikhard.manninen(a)hel.fi
Ville Haapasaari, verkställande direktör, telefon: 040 709 8798
vile.haapasaari(a)portofhelsinki.fi

Bilagor

- 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

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Utdrag

Utdrag

Helsingfors Hamn Ab

Bilagor till utdrag

Förslagstext

För kännedom

Stadsmiljönämndens sektion för byggnader och allmänna områden
Stadsmiljönämndens miljö- och tillståndssektion
Stadsmiljönämnden
Stadsmiljösektorn
Kultur- och fritidsnämnden



03.02.2021

Ärende/4

Stadsmuseet

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 25.01.2021 § 55

HEL 2020-014049 T 10 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Eteläsataman maankäytön suunnittelua jatketaan nk. Keskittämisskeenaarion 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 periaatteen perustuen Sataman toimintaedellytysten sekä järjestelyn tuottamien kokonaishyötyjen turvaamiseksi.

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

Käsittely

25.01.2021 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

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 entistään vahvistaa Vuosaaren roolia rahtisatamana. Samalla tavoitteena on parantaa sataman kykyä palvella erityisesti autolla kulkevia matkustajia monipuolisesti tarjoamalla heille vaihtoehto Jätkäsaarelle.



03.02.2021

Ärende/4

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

Kannattaja: Anna Vuorjoki

Anna Vuorjoen 1. vastaehdotus:

Lisäys päätökseen:

Ennen lopullisten päätösten tekemistä satamatoiminnan keskittämisestä Länsisatamaan ja satamatunnelin toteuttamisesta tehdään tarkempi selvitys, millaisia aluetaloudelliset vaikutuksia laajemmalla satamatoimintojen siirrolla Vuosaareen 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 Vaavuori

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



03.02.2021

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.

11.01.2021 Pöydälle

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 -toimenpideohjelmaa koskevan päätöksenteon.

Kaupunginvaltuuston 27.9.2019 § 321 hyväksymän kaupunkistrategian mukaan "Olympiaterminaalilta 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