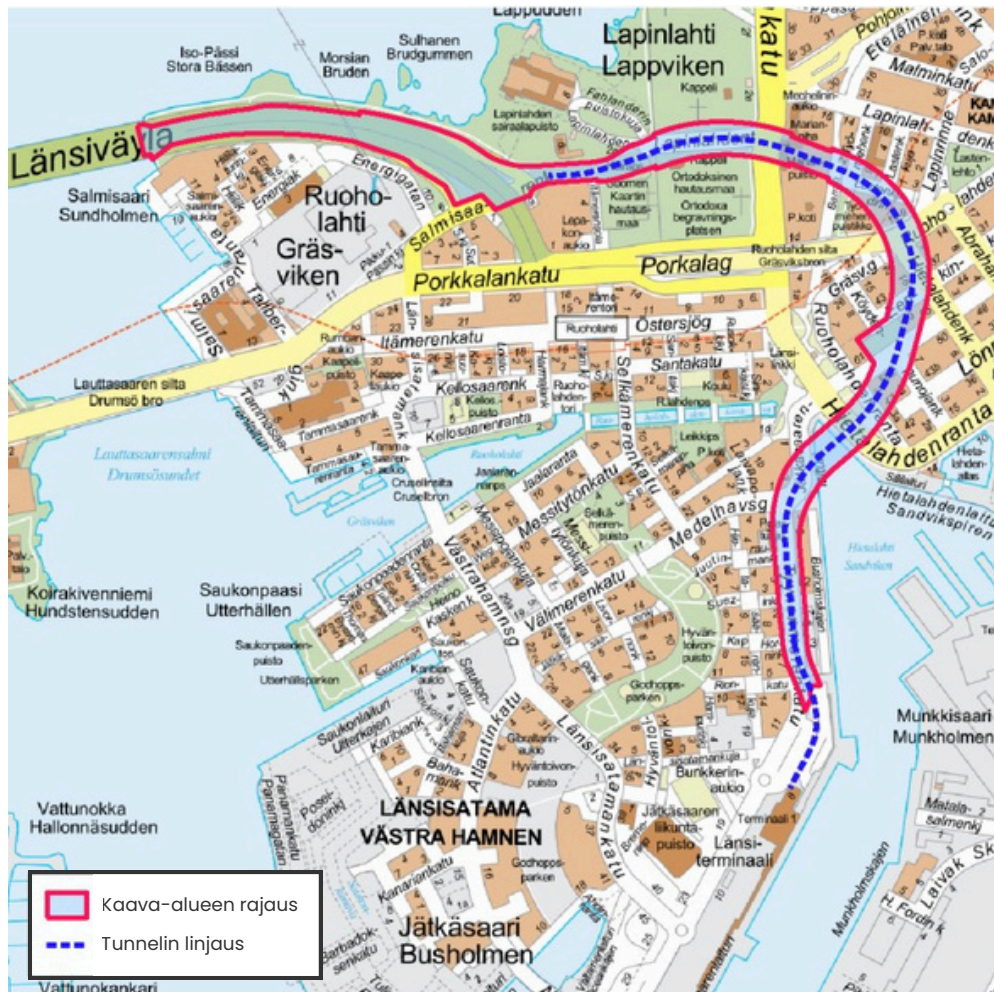


Satamatunnelin faktantarkistus

Kysymyksiä päätöksenteon tueksi

Helsingin kaupunkiympäristölautakunnalle, kaupunginhallitukselle
ja kaupunginvaltuustolle

LOKAKUU 2025



Kartta: Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12957 selostus, s. 3

Lapinlahti-yhteisön puolesta

Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry

Selvitystyö, teksti ja taitto: Karolina Saarenpää

Helsinki 2025

Sisällysluettelo

<u>Tiivistelmä</u>	4
<u>Luonto</u>	6
<u>Kulttuuriympäristö</u>	8
<u>Ulkoilu ja asuminen</u>	10
<u>Ilmasto</u>	10
<u>Eteläsatama</u>	11
<u>Linjauksen valinta</u>	11
<u>Ruuhkat Jätkäsaarella, Ruoholahdessa ja Länsiväylällä</u>	13
<u>Keskittäminen vs. kasvun ohjaaminen Vuosaareen</u>	16
<u>Talous ja liikenteen kasvu</u>	18
<u>Suhde muuhun kaupunkisuunnitteluun</u>	21
<u>Suhde aiempiin päätöksiin</u>	22
<u>Kaavoitusmenettely</u>	23
<u>Lähteet</u>	25



Tiivistelmä

Satamatunneli kannattaa rakentaa, koska

matka Länsisatamasta Länsiväylälle lyhenee (s.13)

1,5 min



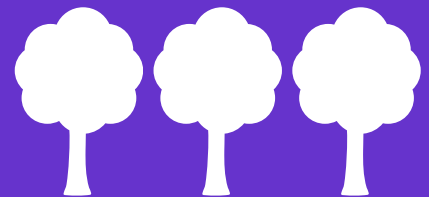
ajoneuvojen määrä vähenee aamun huipputuntina erityisesti Länsisatamankadulla, Tyynenmerenkadulla, Jätkäsaarenlaiturilla ja Mechelininkadun alkupäässä (s.14)

Satamatunnelin A-linjausta ei kannata rakentaa, koska

erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin elinympäristöjen kompensaatiosuunnitelma on puutteellinen (s.6)

1,1 1,5

uhanalaisen liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi soveltuvia puita todennäköisesti kaadetaan (luonnonsuojelulaki 78 §) (s.7)



betonikannelle istutettava kasvilisuus ei korvaa menetettävää puiston eteläistä ja lounaista suojavyöhykettä tai näkymiä, minkä lisäksi tilan ajallinen kerroksellisuus häviää (s.7-8)

A-linjaus ei noudata kaupunginvaltuuston tekemää periaatepäätöstä (s.22)



VP/s hpp hpp-1

ehdotus kumoaa voimassa olevan asemakaavan antaman suojan Lapinlahden puistolle (s.9)

Salmisaarta ei voida kehittää viihtyisämmäksi ja kaupunkimaisemmaksi tulevaisuudessa (s.21)



kaupunki menettää rakennusoikeuksia Salmisaarella (s.21)

138 milj. €

tunnelin rakentaminen ja käyttö heikentää alueella asuvien mielenterveyskuntoutujien elinympäristöä (alueidenkäyttölaki 54 §) (s.10)



Satamatunnelia ei kannata rakentaa, koska

ruuhkat eivät vähene. Ulosmeno- teillä Jätkäsaaresta ja Ruoholahdesta kohti keskustaa aamun huipputuntina nopeus on noin 20-40 % vapaasta nopeudesta myös jatkossa (s.14)



tunneli ei ratkaise pääkatujen kapasiteettipuutteita, ja liikenteen sujuvoittamiseksi tarvitaan todennäköisesti toimenpiteitä tulevaisuudessakin (s.13)



matkustajamäärien on ennustettu kasvavan enemmän, kun tunnelia ei rakenneta (s.17)



rakentaminen ja autoilun kasvu lisäävät hiilidioksidipäästöjä (s.10)



aamuruuhkan aikana Länsiväylän liikenne hidastuu ja jonoutuu Lauttasaaren ja Porkkalankadun välillä (s.15)

Asiat, jotka pitää selvittää ennen kuin Satamatunnelista voidaan päättää

Mitkä ovat laivaliikenteen tämänhetkiset kasvuskenaariot? (s. 19–20)



Onko Satamatunneli-hanke (ei koko kehittämisohjelma) taloudellisesti kannattava?



Miten Länsisataman käytön kustannusten kasvu vaikuttaa liikenteen ohjautumiseen muihin satamiin? (s. 18)

Mitä tapahtuu, jos Helsingin Satama Oy ei pysty kattamaan tunnelin kustannuksia liikenteeltä kerättävillä maksuilla?



Voidaanko laivat ohjata ruuhka-aikoina Vuosaaren hinnoittelun ja muiden välineiden avulla? (s. 16)



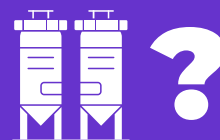
Mitä muita toimenpiteitä liikenteen sujuvoittamiseksi on tehty?



Millä muilla tavoilla voidaan varmistaa Helsingin Satama Oy:n liiketoiminnan kasvu?



Mikä on Tallinnan-tunnelin toteutuksen todennäköisyys? (s. 20)



Kuinka tarkkoja suunnitelmia on tehty kevyen polttoöljyn siirtämiseksi luolasta terässiiloihin Salmisaassa? (s. 12)

Mitkä ovat eri hankkeiden yhteisvaikutukset Lapinlahden ja hautausmaiden alueeseen? (s. 22)



Miten tunneli tulee rakentaa, jotta Länsibaana voi sijoittua sen päälle?



Kuinka suuri on tunnelin vaikutus Jätkäsaaren liikenneturvallisuuteen?

Satamatunnelin rakentamisen kannalta epäolennaista

Arkkitehtuuri- ja designmuseo voidaan rakentaa Eteläsatamaan jo ennen Tukholman-liikenteen siirtymistä Katajanokalle (s. 11)



Valmisteluprosessi on ollut ongelmallinen, koska



tunnelilinjausta ei ole valittu demokraattisesti (s. 23)



Satamatunnelin ja Länsiväylän ympäristön kaavoitusprosessit eivät ole noudattaneet kaavahierarkiaa (alueidenkäyttölaki) (s. 23)

alueella asuvia mielen-terveyskuntoutujia ei ole kuultu (alueidenkäyttölaki 6 §; kuntalaki 22 §) (s. 23)



valtaosa osallisista vastustaa tunnelin A-linjausta, mutta kaupunkilaisten mielipide ei ole vaikuttanut linjauksen valintaan (s. 24)



01 Miten turvataan luonnonsuojelulain 77 §:n ja valtioneuvoston luonnonsuojelua koskevan asetuksen 8 §:n mukaisen erityisesti suojellun ja erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin elinympäristöjen säilyminen? Kuinka suuri epävarmuus on kirvelilattakoin ravintokasvin mukulakirvelin hyvitystoimenpiteiden onnistumisessa?



02 Voidaanko Suomen laajin mukulakirveli-esiintymä hävittää hyvitystoimenpiteiden toteuttamisen jälkeen, vaikka varmuutta hyvityskylvöjen onnistumisesta ja kirvelilattakoiden siirtymisestä uusille alueille ei ole?

03 Viivästyykö hanke, koska hyvityskylvöt eivät itäneet valtaosalla hyvitysalueista kesään 2025 mennessä?

1,1  **1,5**

esitetty mukulakirvelin ekologisen kompensaaion hyvityssuhde

ELY-keskuksen puutteelliseksi arvioima hyvityssuhde

Lähteet:

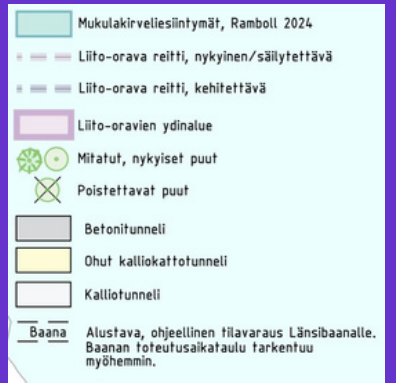
Ramboll Oy 2024 a: Kirvelilattakoin elinympäristöjen ekologisen kompensaaion hyvityssuunnitelma, s. 29;
Uudenmaan ELY-keskus 2024



Syksyllä 2024 Helsingin Satama Oy teetti laajoja mukulakirvelikylvöjä hyvitysalueilla K2, K3 ja K4. Kylvöt ovat puiston voimassa olevan asemakaavan nro 12046 vastaisia, sillä niille ei pyydetty lausuntoa Museovirastolta kaavamääräysten mukaisesti.

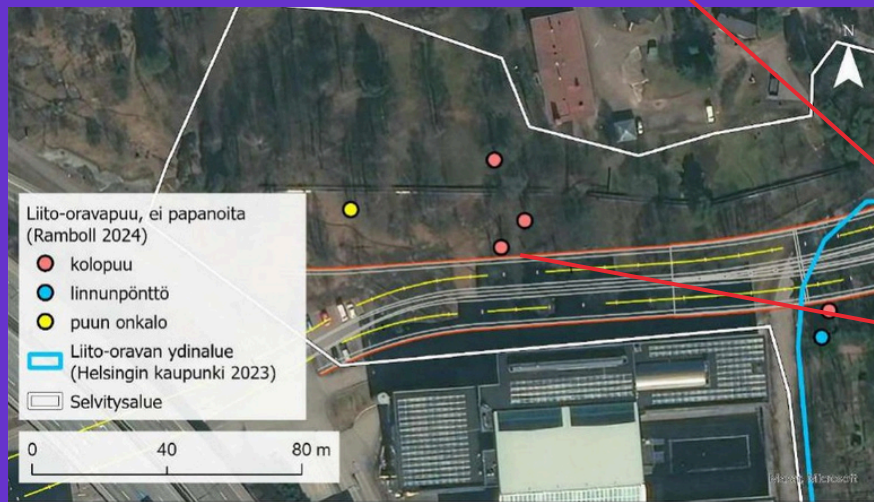
Kylvöt näyttävät epäonnistuneen alueilla K2 ja K4. Alueella K3 on pienellä alueella aidan vieressä mukulakirvelikasvustoa (punainen ympyrä kuvan oikeassa laidassa, havainto heinäkuussa 2025).

Kartta: Helsingin kaupunki 2025 a



Betonitunneli louhitaan avo-
kaivantona. Lapinlahden
puistossa kaadetaan
kymmenittäin puita.

Kartta: Helsingin kaupunki n.d.:
Luontoarvot



Liito-oravalle soveltuvat pesäpuut tunnelilinjauksen läheisyydessä. Liito-oravaselvityksen ovat tehneet kaksi biologia tammikuussa 2024.

Kuva: Ramboll Oy 2024 c, s. 8



Kuvat yhdistämällä vaikuttaa siltä, että
Satamatunnelin ja Länsibaanan tieltä
kaadetaan ainakin yksi liito-oravalle
soveltuva kolopuu.

Liito-orava (*Pteromys volans*) on EU:n
luontodirektiivin liitteen IV (a) ja luonnon-
suojelulain 78 §:n tarkoittama laji, jonka
lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittä-
minen tai heikentäminen on kielletty.

"16.4.2024 Uudenmaan ELY-keskuksen
kanssa käydyssä ennakkoneuvottelussa
ELY-keskuksen edustajat totesivat, että liito-
oravalle soveltuvat kolopuut tunneli-
linjauksen pohjoispuolella eivät ole ELY-
keskuksen tulkinnan mukaan luonnon-
suojelulain 78 §:n mukaisia lisääntymis- ja
levähdyspaikkoja." (Ramboll Oy 2024 c, s.
10)

On epäselvää, millä perusteilla **ELY-
keskuksen edustajat eivät hyväksy
biologien tekemän selvityksen tuloksia.**

04 Miten voidaan säilyttää puisto, joka muodos-
taa Lapinlahden puiston eteläisen ja lounaisen
suojavyöhykkeen ja erottaa puiston visuaa-
lisesti Ruoholahden toimitilarakennuksista?

05 Kuinka usein betonikannelle istutettava
kasvillisuus tullaan hävittämään
tunnelirakenteiden huoltotöiden
vuoksi?

06 Voidaanko kaukolämpöputket sijoittaa
osaksi tunnelirakennetta ja siten
säästää osa kalliosta?

"Betonitunneliosuuden päälle tehtävä
maisemointi ja istutukset tulevat teknisistä
syistä olemaan **ilmeeltään erilaisia**, kuin
Lapinlahdenpuiston nykyinen kasvillisuus
suurine, alueen ilmeessä vahvasti erottuvine
puineen." (Asemakaavan muutos-
ehdotuksen nro 12957 selostus, s. 56–57)

Kulttuuriympäristö

Maisemallisten vaikutusten lisäksi Lapinlahden puiston eliöstöön, kasvilajistoon ja elinoloihin kohdistuvat muutokset vaikuttavat osaltaan myös kulttuuriympäristön kokemiseen ja paikan henkeen.

Potilaat osallistuivat puiston rakentamiseen



1840–1870

–luvuilla

(Hemgård, Gretel 2025)

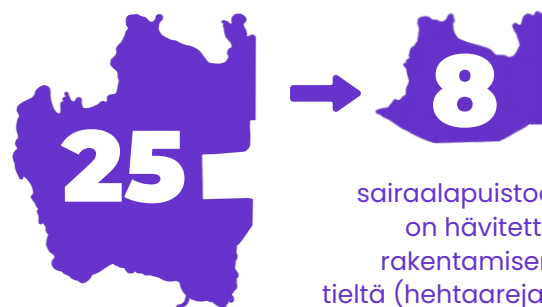
”Puistosta tuli 1800-luvulle ominainen maisemapuisto, maataytöillä aikaansaatu vaihteleva avointen niittyjen, puuryhmien, metsiköiden ja avokallioiden muodostama kokonaisuus, jossa luonnonkasvillisuutta täydennettiin jalopuuistutuksilla. Kaareilevat puistotiet ohjasivat kulkijaa merinäköala- ja oleskelupaikoilta toisille. Lounaisosa jäi luonnonmukaisemmaksi, avointen niittyjen, peltotilkkujen ja jalopuuistutusten osuus oli suurempi puiston keski- ja itäosassa. Alueen keskiosassa oli yllääärin puutarha.” (Museovirasto 2009 b)

07 Mitä suunnitelmien sovittaminen huolella kulttuurihistorialliseen ympäristöön tarkoittaa käytännössä?

08 Onko Museovirasto arvioinut sitä, säilyvätkö Lapinlahden sairaala-alue ja hautausmaat valtakunnallisesti arvokkaina rakennettuina kulttuuriympäristöinä (RKY) tunnelin rakentamisen jälkeen?

Museovirasto on nimennyt Lapinlahden sairaala-alueen ja Hietaniemen hautausmaat RKY-kohteiksi.

”Valtioneuvoston valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskeva 14.12.2017 päätös edellyttää, että valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot, kohteiden alueellinen monimuotoisuus ja ajallinen kerroksisuus **turvataan** maakuntien suunnittelussa ja **kuntien kaavoituksessa** sekä valtion viranomaisten toiminnassa.” (Museovirasto 2009 c)



sairaalapuistoa on hävitetty rakentamisen tieltä (hehtaareja)

88 %

kokee, että kulttuuriperinnön säilyttäminen on tärkeää (Museovirasto 2021: Kulttuuriperintöbarometri)

Alueen vanhimman hautausmaan kivimuuri, joka on suojeltu kirkkolailla (21–22 §), voi alkuperäisiltä osiltaan olla peräisin jo

1830

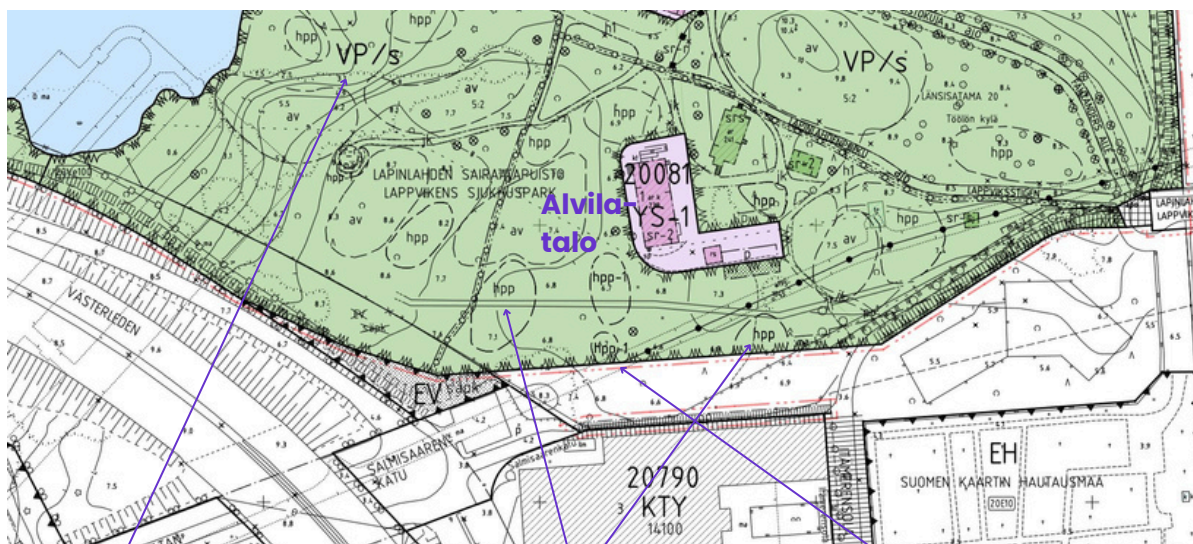
–luvulta

09 Voiko rakennuksia tai puistossa tai hautausmaalla sijaitsevia historiallisia rakenteita uhata rakentamisaikainen vaurioituminen?

10 Ovatko uskonyhteisöjen edustajat ja asiantuntijat arvioineet sitä, rikkooko tunneli hautausmaiden hautarauhaa?

”Rakennetun kulttuuriympäristön osalta Museovirasto yhtyy kaupunginmuseon kantaan (kaupunginmuseon lausunto 5.1.2023), että Lapinlahden historialliseen sairaalapuistoon, joka on suojeltu asemakaavassa vuonna 2012, osin sijoittuva linjaus suuaukkoineen, pystynousuineen ja maanpäällisine osuiksineen **ei ole mahdollinen**” (Museovirasto 2023)

Lapinlahden voimassa oleva asemakaava (nro. 12046)



VP/s

Voimassa olevassa kaavassa VP/s-merkinnällä **määrätään laajasti ja tarkasti, millaisia muutoksia puistoon saa ja ei saa tehdä**; mm.

”Puiston alkuperäinen tilarakenne, maastonmuodot, sommitelmat, kulkuväylät, rakenteet ja kasvillisuus tulee säilyttää, kunnostaa tai palauttaa.”

hpp

”Historiallisen puiston osana oleva arvokas puu- tai pensasryhmä, jonka uusiminen tulee tehdä siten, että puiston historiallinen maisematilallinen ilme ja alkuperäinen lajivalikoima säilyy.”

hpp-1

”Historiallisen puiston osana oleva arvokas puu- tai pensasryhmä, jonka uusiminen tulee tehdä siten, että puiston historiallinen, maisematilallinen ilme ja alkuperäinen lajivalikoima säilyy. Kasvisto tulee mahdollisuuksien mukaan uusia samalla lajilla samaan paikkaan.”

VERTAA UUTEEN KAAVAEHDOTUKSEEN:

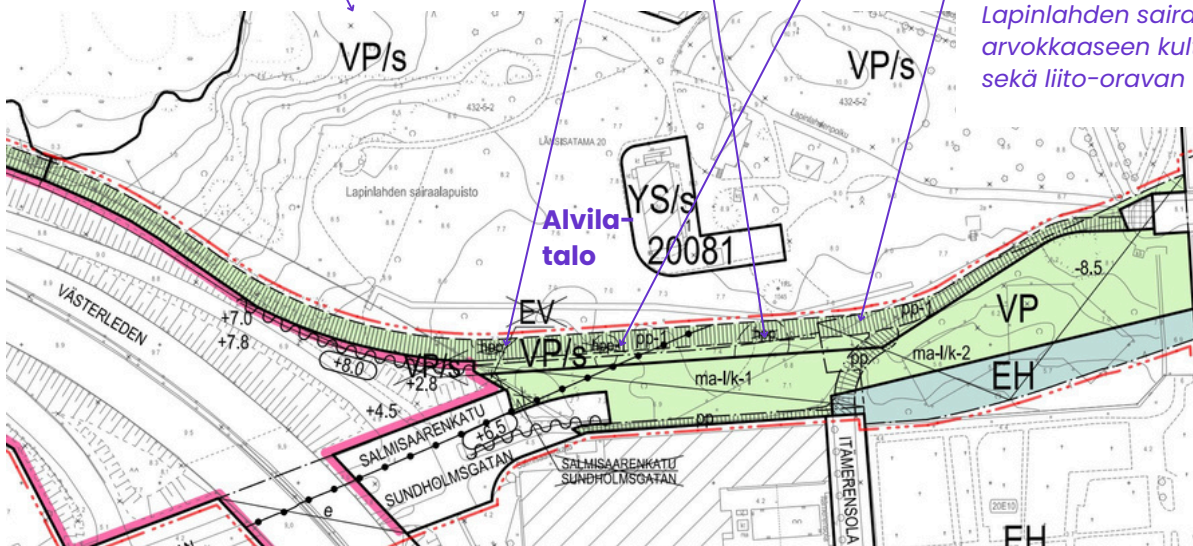
VP/s:

”Puisto, joka on kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti, kulttuurihistoriallisesti tai puistohistoriallisesti arvokas”

hpp-merkinnät poistetaan

hpp-1-merkintä poistetaan

Satamatunnelin asemakaavaehdotus (nro. 12957)



Länsibaana

ohjeellinen sijainti (pp-1):

”Yhteys tulee toteuttaa kaupunkikuvallisesti laadukkaana ja sovitaa Lapinlahden sairaalapiiston arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sekä liito-oravan ydinalueeseen.”

Lähteet:

Asemakaavan nro 12046 kartta, kaava-määräykset

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12957 kartta, kaava-määräykset

Ulkoilu ja asuminen

11 Miten varmistetaan, että puisto säilyy viihtyisänä ulkoilu- ja virkistysalueena?

12 Miten turvataan Alvila-talossa asuvien mielenterveys-kuntoutujien elinympäristön laatu alueidenkäyttölain 54 §:n edellyttämällä tavalla?

13 Onko tunnelin rakentamisen aikaiset vaikutukset kävelyyn, pyöräilyyn ja ilmanlaatuun Lapinlahden alueella selvitetty kattavasti? Toimivatko järjestelyt yhdenvertaisesti kaikkien liikkujien osalta?



Tunneli rakennettaisiin vain noin **30** metrin päähän Alvila-talosta

Lapinlahti on ruoholahtelaisille ja jätkäsaarelaisille merkittävin yhtenäinen lähiluontokohde ja luonnontilainen ranta-alue.



15 634

Jätkäsaaren asukasluku

2 920

Ruoholahden asukasluku

Tilanne 31.12.2024. Lähde: Helsingin seudun avoimet tilastotietokannat



Ilmasto



Satamatunnelin rakentamisesta aiheutuvat päästöt ovat noin

57 900 tCO₂e
(Asemakaavan selostus, s. 58)

Tieliikenteen kokonaispäästöt kasvavat Satamatunnelin käytön aikana noin

250 tCO₂e vuodessa
(Asemakaavan selostus, s. 59),

koska autoliikenteen sujuvoituessa sen määrä kasvaa (Helsingin kaupunki, KYMP 2025 b)

14 Voidaanko Satamatunneli rakentaa, vaikka se kasvattaa merkittävästi Helsingin kasvihuonekaasupäästöjä, mikä on ristiriidassa Helsingin ilmastotavoitteiden kanssa?

Vuonna 2025 liikenne nousee Helsingin suurimmaksi hiilidioksidin päästölähteeksi, ja vuoteen 2030 mennessä liikenteen osuuden päästöistä ennakoitaan olevan jo yli 60 prosenttia. Päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että ajoneuvojen sähköistymistä ja autoilun vähenemistä edistetään monipuolisilla toimenpiteillä. (Helsingin kaupunki, KYMP 2025 c, s. 55)

Eteläsatama

”Arkkitehtuuri- ja designmuseo (ADM) ja Makasiinirannan vaiheistettu toteuttaminen on mahdollista yhtä aikaa sataman liikenteen toimiessa alueella. Museo-toiminnan, Makasiinirannan ja sataman liikenteen yhteensovittaminen tarvitaan, mikäli ADM avautuu tai ensimmäiset Makasiinirannan hankkeista valmistuvat ennen Sataman linjaliikenteen vetäytymistä.”
(Helsingin Satama Oy 2024 a)



15 Mikä hidastaa Tukholman-laivojen siirtämisen Eteläsatamasta Katajanokan satamaan?

Helsingin ja Tallinnan välisen matkustajaliikenteen kapasiteetista 16 % sijaitsi Katajanokalla vuonna 2020 (Länssatamassa 81 %, Vuosaaressa 3 %) (Logscale Oy 2020, s. 30)

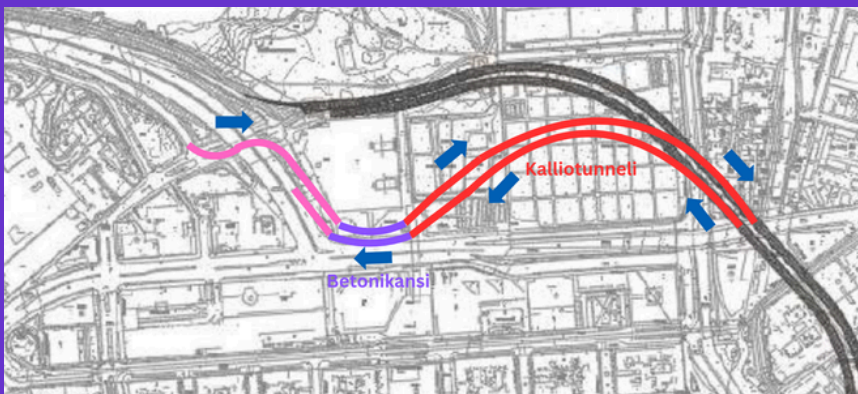
Linjauksen valinta

16 Ovatko ”aikataulu-, kustannus- ja toteutettavuusyyt” (Helsingin kaupunki: tiedote 13.6.2024) lainmukaisia perusteita kaavoituksessa sille, että ympäristölle merkittävästi vähemmän haitallisen D-linjauksen valmistelusta luovuttiin?

17 Onko tunnelin linjaamista Porkkalankadulle selvitetty?

18 ”Eryteisesti vaihtoehto D olisi ollut Lapinlahden mainittujen arvojen kannalta parempi linjaus, mutta se osoittautui valmistelun myötä muilta osin liian haasteelliseksi” (Helsingin kaupunki, KYMP 2025 b, s. 18). Onko tästä olemassa kirjallisia selvityksiä, joihin päättäjät voivat tutustua?

19 Kenen etuja A-linjauksen rakentaminen ajaa?



Kaupunkiympäristön toimiala valmistelee tällä hetkellä asemakaavamuutosta Ilmarisen tontille (nro. 20790).

Kartassa on yksi esimerkki siitä, miten rinnakkaiset tunnelit voisivat sijoittua tontilla. Linjauksessa on huomioitu metro-tunnelien sijainti ja niiden alitus Marian alueen alla. Linjaus ei estä Lepakonaukion tornitalon rakentamista, ei edellytä kirvelilattakoin elinympäristöjen kompensoitua eikä vaadi Helenin öljyluolien käytöstä poistamista.

20 Aikooko Helen Oy luopua öljyluolien käytöstä tulevaisuudessa Satama-tunnelihankkeesta riippumatta? D-linjauksen ainoana esteenä on pidetty Helenin öljyluolista johtuvaa Tukesin louhintakieltoa alueella.

21 Onko Helen Oy:n kevyen polttoöljyn väliaikaista varastoimista selvitetty? Minne Kruunuvuorenrannan luolissa ollut öljy varastoitui, kun luolat tyhjennettiin kahteen otteeseen?

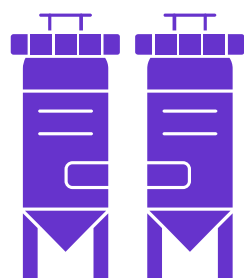
Kruunuvuorenrannan luolat

Öljyluolien käytöstä poistaminen on onnistunut nopealla aikataululla ennenkin.

1970-luvun alussa rakennetut, kolmea eduskuntataloa tilavuudeltaan vastaavat (300 000 m³) kaksi luolaa toimivat Shellin dieselöljyvarastoina ja Huoltovarmuuskeskusten öljytuotteiden varmuusvarastona. Ne tyhjennettiin ensimmäisen kerran vuonna 2007 ja ne puhdistettiin vuosina 2008–2009. Tämän jälkeen luolia käytettiin vielä toiseen otteeseen, minkä jälkeen ne tyhjennettiin ja puhdistettiin vuosina 2010–2011. Sittenmin niihin on toteutettu energian kausivarasto. (Helen Oy 2021)

Luola 3

Kivihiilen korvaavaksi lämmöntuotantomuodoksi Helen on muuttanut Salmisaaren A-voimalaitoksen hiilikattilan puupelleteille. *”Kevyen polttoöljyn käyttö liittyy kattiloiden käynnistykseen, pellettikattilan varapolttoainetarpeeseen sekä Kellosaaren varavoimalaitoksen polttoainetarpeeseen.”* (Helsingin Satama Oy 2023, s. 143–144)



D-linjauksessa pohjoinen suuaukko sijoittuisi kauemmas Länsiväylälle, eikä se heikentäisi luonto-, virkistys- ja kulttuuriperintöarvoja.

Kartta: Helsingin kaupunki n.d.: Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen valmisteluaineisto

Salmisaaren luolien käytöstä poiston ja niiden ylitykseen liittyvien ennakoivien töiden kokonaiskestoksi arvioidaan noin

3 vuotta (Helsingin Satama Oy 2023: YVA-selostus, s. 148)

Luolat 1 ja 2

Raskaan polttoöljyn käyttö on liittynyt Helenin toiminnoissa kivihiilen polttoon, sillä raskas polttoöljy on hiiltä polttavien pääkattiloiden vara-, sytytys-, ja tukipolttainekäyttöön sekä varakattiloiden polttoaine. **Helen Oy sulki Salmisaaren kivihiilivoimalaitoksen 1.4.2025.**

Raskaalle polttoöljylle ei tarvita öljyluolien tyhjentämisen jälkeen uutta varastosailiötä. (Helsingin Satama Oy 2023, s. 148.)

Kevyen polttoöljyn varastointi

Kevyen polttoöljyn varastointitarve olisi jatkossa noin 20 000 m³ (Helsingin Satama Oy 2023, s. 148).

Uuden varaston toteutusvaihtoehtojen selvityksen perusteella *”todennäköisimpänä toteutettavana konseptina pidetään **kaksi-osaisen terässäiliön asentamista nykyiseen maanalaiseen hiilisiiloon.** Hiilisiilot poistuvat hiilen varastointikäytöstä Helenin luopuessa kivihiilen käytöstä”* (Helsingin Satama Oy 2023, s. 151)

Siiloon on olemassa valmiit ajoyhteydet. Ratkaisu ei edellytä kalliin louhintoja. Rakennustyöt suoritetaan olemassa olevien tunneliyhteyksien kautta. (Helsingin Satama Oy 2023, s. 151)

Ruuhkat Jätkäsaassa, Ruoholahdessa ja Länsiväylällä

Matka-aika iltahuipputunnin aikana keskimäärin

Ei Satamatunnelia, Tallinnan-liikenne keskitetty Länsisatamaan



Länsi-satama



36,8 min



Länsiväylä



35,2 min



Satamatunneli, Tallinnan-liikenne keskitetty Länsisatamaan

säästynyt aika = 1 min 34 s

Lähde: Helsingin kaupunki, KYMP 2020

22 Joutuuko kaupunki joka tapauksessa tekemään muutoksia ja investointeja liikennejärjestelmään jos ja kun Satamatunnelin rakentaminen ei vähennä ruuhkia Ruoholahden ja Jätkäsaaren alueella?

Liikennemäärät katuverkolla kasvavat, koska "liikenne-ennusteen perusteella [katuverkon] vapautuva kapasiteetti täyttyy kuitenkin osittain muusta liikenteestä, jolloin **liikennemäärät katuverkolla eivät vähene yhtä paljon kuin tunneliin siirtyy liikennettä**" (Asemakaavan selostus, s. 53).

23 Onko katuverkon ruuhkautumista yritetty vähentää tavanomaisella liikennesuunnittelulla? Ovatko selvitykset saatavilla?

"Satama kontribuoi luonnollisesti vaikeaan liikennetilanteeseen, mutta **primääriongelma on toisaalla**. [...] Länsisataman alueella liikenteellinen ongelma on kuitenkin kompleksinen johtuen ruuhkaisten liittymien järjestelyistä ja pääkatuosuuksien kapasiteettipuutteista, jolloin erillisratkaisujen [Satamatunnelin] toimivuus pitkällä aikavälillä on jossain määrin epävarmaa." (Logscale Oy 2020, s. 89–90)

24 Voiko jatkossa syntyä tilanteita, joissa satamaan saapuu samanaikaisesti useampi laiva? Miten Helsingin kaupunki voi estää tällaiset tilanteet ennakolta?

25 Kuinka paljon rekkaliikennettä syntyy louhitun kiviaineksen siirtämisestä? Miten se vaikuttaa alueen ruuhkiin? Kuinka monta vuotta tämä rakentamisaikainen rekkaliikenne jatkuu?

Liikennettä katuverkolla voidaan sujuvoittaa hintaohjauksella, liikenteen optimoinnilla digitaalisten ratkaisujen avulla, laivojen check-in-toimintojen automaatiolla ja liikennejärjestelyillä. (Helsingin Uutiset 14.1.2020, Helsingin Sataman toimitusjohtajan kommentit)

Joukkoliikenteen käyttöön voidaan kannustaa ketjutetuilla liikennepalveluilla ja innovatiivisilla lippuyhdistelmillä.

Jätkäsaari-seura ry ei aja Satamatunnelin rakentamista (Jätkäsaari-seura ry 2025).

Ruuhkat aamun huipputunnilla vuonna 2040, reitit kohti keskustaa, Satamatunneli rakennettu (VEA)

Länsiväylä

Salmisaaren liittymä

↙ **+25 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
80 %
normaalista

**Salmisaaren-
katu**

↙ **-5 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
30 %
normaalista

**Meripuistontie
ja Lauttasaaren
silta**

→ tunneli ei muuta
ajoneuvojen
määrää

nopeus noin
30 %
normaalista

**Länsisataman-
katu**

Itämerenkadun ja
Porkkalankadun
välissä

↑ **-31 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
20 %
normaalista

**Ajoneuvojen määrän
muutos** kuvaa sitä, kuinka
paljon enemmän tai
vähemmän ajoneuvoja on
kaduilla vuonna 2040, jos
Satamatunneli rakennetaan
(VEA) kuin jos Satama-
tunnelia ei rakenneta
(VE0).*

Nopeuden alenema
(nopeus / vapaa nopeus)

100 % Väriskaala kuvaa
liikennemallin mukaista
ruuhkautumisen
80 % aiheuttamaa nopeuden
60 % alenemaa suhteessa
40 % vapaaseen ns. normaaliin
20 % nopeuteen.**

* Laskukaava:
(ajoneuvojen määrä AHT VE0 - ajoneuvojen määrä AHT VEA) /
ajoneuvojen määrä AHT VE0 x 100

Luvut: Ramboll Oy 2024 b: Liikenne-ennusteet ja toimivuustarkastelut,
s. 11, 14. Luvut sisältävät kartat löytyvät myös seuraavalta sivulta.

** Nopeuden alenemaa kuvaavat värit on poimittu liikenne-
ennustekartasta. Prosenttiluvut on tulkittu niistä silmämääräisesti.

Mechelininkatu

Porkkalankadun
pohjoispuolella

↑ tunneli ei muuta
ajoneuvojen
määrää

nopeus noin
20 %
normaalista

**Porkkalankatu
ja Ruoholahden
silta**

→ **-1 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
30 %
normaalista

Porkkalankatu

Mechelininkadulle
kääntyvä kaista

→ **-1 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
20 % - 30 %
normaalista

Mechelininkatu

Porkkalankadun
eteläpuolella

↙ **-9 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
80 %
normaalista

Itämerenkatu

→ **+5 % - -6 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
80 % - 35 %
normaalista

Satamatunnelin rakentamisen
jälkeenkin liikenne on hyvin ruuh-
kautunut esimerkiksi Länsi-
satamankadulla ja Jätkäsaaren-
laiturilla ajoneuvojen pienem-
mästä määrästä huolimatta.

**Jätkäsaaren-
laituri**

↗ **-12 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
30 %
normaalista

**Hietalahden-
ranta**

↘ tunneli ei muuta
ajoneuvojen
määrää

nopeus noin
40 %
normaalista

Välimerenkatu

↗ **+22 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
80 %
normaalista

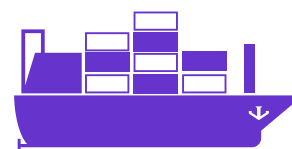
**Tyynenmeren-
katu**

↗ **-22 %**
ajoneuvoja

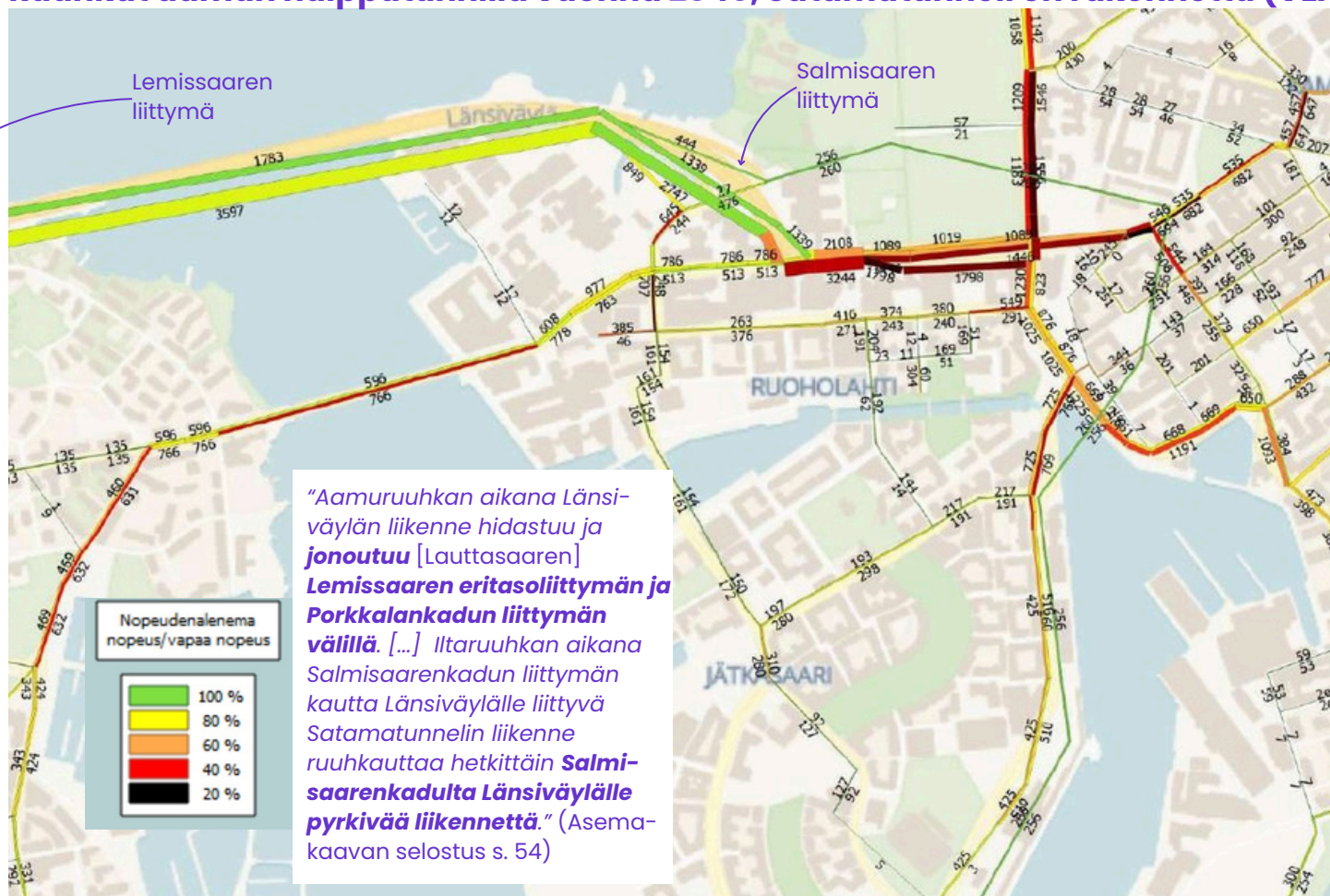
nopeus noin
80 %
normaalista

Satamatunnelin
rakentaminen
lisää huomatta-
vasti ajoneuvojen
määrää Salmi-
saaren liittymäs-
sä ja Välimeren-
kadulla.

**Länsi-
satama**



Ruuhkat aamun huipputunnilla vuonna 2040, Satamatunneli on rakennettu (VEA)



Ruuhkat aamun huipputunnilla vuonna 2040, ei Satamatunnelia (VE0)



Keskittäminen vs. kasvun ohjaaminen Vuosaareen



26 Voiko rahtiliikenteen kasvun ohjata Vuosaareen, jota joka tapauksessa laajennetaan ja tehostetaan rahtiliikenteen tarpeisiin vastaamiseksi osana Helsingin Sataman kehittämisohjelmaa?



27 Ohjataanko rekkaliikennettä tällä hetkellä ruuhka-aikoina Vuosaaren satamaan, kuten tehtiin vuosina 2019 ja 2020? Miten se vaikuttaa liikenteen ohjautumiseen?

Vuonna 2019 käyttöön otetussa hinnoittelumallissa rekat saivat alennusta käyttäessään Vuosaaren satamaa, kun taas keskustan satamien rekkaliikenteen maksuja korotettiin päivän ruuhkaisimpina aikoina.

Mallin käyttöönoton jälkeen

Vuosaaren sataman rekkaliikenne kasvoi

+33 %

Keskustan satamien rekkaliikenne väheni

-4 %

Lähde: Logscale Oy 2020, s. 41-42

"Vuosaaren ja Tallinnan Muugan välistä ropax-yhteyttä on kehitetty voimakkaasti viime vuosina, sillä se mahdollistaa paitsi auton kanssa matkustaville, myös rekoilla ja trailereille kuljetettavalle rahdille suoran reitin pääkaupunkien välillä ilman keskustojen kautta kulkemisia," Helsingin Sataman rahtiliikenteestä vastaava johtaja kertoo (Helsingin Uutiset 22.6.2021).

Vuosaaren VA8-laiturille on vuonna 2023 valmistunut kaksoisramppi Tallinnan Muugaan suuntautuvan laivaliikenteen käyttöön. Kahden päällekkäisen rampin käyttö nopeuttaa ajoneuvojen lastaamista ja lyhentää alusten kääntöaikoja. (Helsingin Satama Oy n.d.: Vuosaaren sataman hankkeet.)

Yksi tilikauden 2024 merkittävimmistä investoinneista oli kiinteistöyhtiöiden hankinta Vuosaareen (Helsingin Satama Oy 2025 b).

28 Kuinka suuri osuus laivaliikenteestä siirtyy käyttämään Vuosaaren satamaa, jos Länsisataman käyttäminen kallistuu Satamatunnelin käyttömaksujen takia? Onko tunnelimaksujen vaikutusta rahtiliikenteeseen pilotoitu?



Yksiköity tavara-liikenne 2024
kappaleet

Muut satamat 34 %

Vuosaari 66 %

Konttiliikenne (TBE) 2024
kappaleet

Vuosaari 100 %

Rekat, peräkärryt ja muut ajoneuvot 2024
kappaleet

Muut satamat 58 %

Vuosaari 42 %

Lähde: Helsingin Satama Oy 2025 c: Vuosikertomus 2024

Vuosina 2019–2020 selvitettiin erilaisia skenaarioita Helsingin Sataman toiminnan järjestämiseksi. Kaupunginvaltuusto teki keväällä 2021 (2/2021, 19 §) periaatepäätöksen satamatoimintojen järjestemisestä uudelleen nk. keskittämisskenaarion mukaisesti. Osana uudelleenjärjestelyä päätettiin suunnitella Satamatunneli.

Skenaario 0

Toiminta jatkaa nykyisissä satamanosissa. Keskustan satamanosiin kohdistuvaa **raskaan liikenteen kasvua ohjataan Vuosaaren** hinnoittelulla ja muilla Helsingin Sataman käytössä olevilla keinoilla, joita jo osittain on toteutettu. Länsisataman liikenteen sujuvoittamiseksi toteutetaan liikenne- ja ratkaisuja.

Investoinnit tehdään pitkän aikavälin investointiohjelman mukaisesti satamanosittain vastaamaan liikenteen kehitystä ja tavoitteita. Investointeja kohdistetaan mm. keskustasatamia ympäröiviin liikenne- ja ratkaisuihin.

Skenaario 1

Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne siirretään Länsisatamaan ja Ruotsin matkustaja-autolauttaliikenne Katajanokalle. Länsisataman satama-alueen kapasiteettia kasvatetaan aluetta uudistamalla ja laajentamalla. Liikennettä sujuvoitetaan rakentamalla Satamatunneli. Risteilyliikenne toteutetaan jäljellä olevissa keskustan satamissa. Investoinnit tehdään pitkän aikavälin investointiohjelman mukaisesti.

- Kolmesta skenaariosta vahvin, toteutettavien tai pienin riski
- Kolmesta skenaariosta keskimmäisin seuraamuksiltaan
- Kolmesta skenaariosta heikoin, haastavin tai korkein riski

	0 skenaario: Toiminta jatkuu nykyisissä satamanosissa	1 skenaario: Keskustasatamien liikenteen keskittäminen	2 skenaario: Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi
Helsingin Satama Oy:n näkökulmasta skenaarion			
Liiketaloudellinen hyötypotentiaali			
Tekniset haasteet			
Sopivuus asiakkaille			
Liikenteen sujuvuus			
Riippumattomuus muiden investoinneista			
Omistajajohdytyspotentiaali, kuten osingot			
Muu taloudellinen hyötypotentiaali, kuten maa-alueet			
Kaupunkiympäristövaikutus, kuten liikenne, ruuhkat ja satamamelu			
Elinkeinoelämävaikutus, kuten turismi			
Hiilineutraalisuusvaikutus			

PORT OF HELSINKI



korkeimmat matkustajamäärä-ennusteet

Edellyttää kaupungilta liikenne- ja ratkaisuja katuverkon liikenteen sujuvoittamiseksi.

Satamatunnelin rakentamisesta aiheutuu hiilipäästöjä.

Skenaarioselvityksessä ei kuitenkaan huomioitu vaikutuksia Salmisaaren maankäyttöön.

Varustamot joutuvat siirtämään toimintansa: Tallink Silja Katajanokalle, Viking Line Länsisatamaan.

”Skenaario 0:ssa liikennemäärien kehitys on positiivisin ja siksi se olisi liiketoiminnallisesti paras Helsingin Satamalle ja sen asiakkaille”

”Tehtyjen selvitysten perusteella skenaario 0 on suositeltavin, mutta myös skenaario 1 olisi mahdollinen.”

Talous ja liikenteen kasvu

Helsingin Satama Oy aikoo rahoittaa hankkeen kokonaan sataman liikenteestä keräämillä maksuilla (Helsingin kaupunki 2025 b, s. 25).
Kuljetusyhtiöiden kustannukset kasvavat.



Suomen ja Keski-Euroopan väliselle kumi-pyöräliikenteelle on olemassa neljä vaihtoehtoista reittiä, joiden väliset erot kokonais-kustannuksissa ja kokonaismatka-ajassa ovat pieniä:

- Turku/Naantali – Keski-Eurooppa
- Hanko – Saksa/Viro
- Helsinki – Saksa/muu manner-Eurooppa
- Helsinki – Viro

“Jos jonkin sataman kautta kulkevan reitin hinta- tai kustannustaso syystä tai toisesta muuttuu, se vaikuttaa hyvin nopeasti sen kautta kulkeviin yksikkömääriin.” (Logscale Oy 2020, s. 25)

29 Voiko kaupunginvaltuusto päättää tunnelin asemakaavasta huomioimatta mittavan hankkeen vaikutuksia kaupungin ja kaupunkikonsernin talouteen?



30 Jos hankkeen taloudellinen perusta on kunnossa, miksi laskelmat eivät ole vähintäänkin päättäjien käytettävissä?

Yksi valmisteluaineiston ainoista kohdista, joissa sivutaan hankkeen taloudellista kestävyyttä on seuraava lainaus vuorovaikutusraportin sivulta 25 (Helsingin kaupunki 2025 b):

*“Kehittämishojelman investointi**kokonaisuus** on tehtyjen arvioiden perusteella kannattava ja sen vaikutukset koko yhtiön talouteen ovat positiiviset.”*

Tämä ei kerro, onko yksi kokonaisuuden osista, Satamatunneli-hanke kannattava.



Helsingin Sataman kehittämissohjelman keskeisimmät investoinnit ovat Satamatunnelihankkeen lisäksi Länsisataman satama-alueen laajentaminen, matkustajaterminaalien uusiminen Länsisatamassa ja Katajanokalla sekä Vuosaaren sataman nykyisen satama-alueen laajentaminen vastaamaan tulevaisuuden rahtiliikenteen tarpeita.

32 Onko Satamatunnelin rakentamiselle haettu ja saatu CEF-rahoitusta EU:lta? Pitääkö EU hanketta kannattavana?

Helsingin ja Tallinnan välistä laivaliikennettä on sujuvoitettu viidessä Twin-Port-projektissa vuosien 2012–2025 aikana. EU on myöntänyt niihin CEF-rahoitusta. (Euroopan komissio, CINEA n.d.)

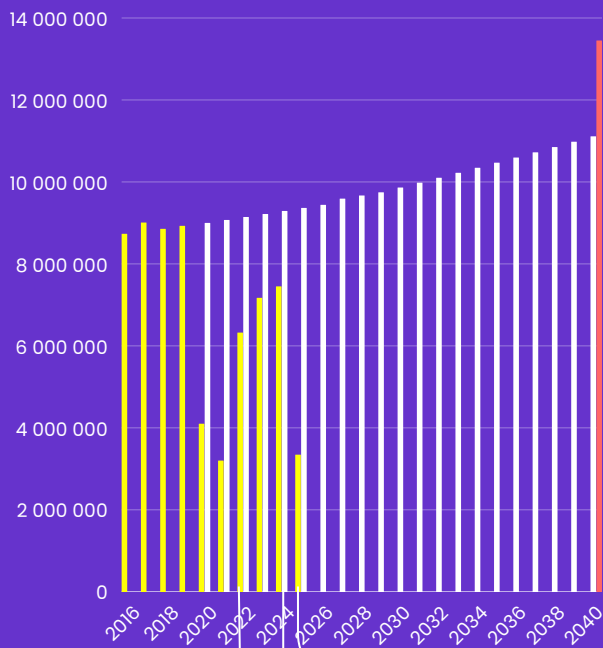
Keväällä 2025 päättyneessä Twin-Port V -projektissa Helsingin Satamalle myönnettiin 4 miljoonan euron tuki. Se oli kohdennettu Länsisataman laitureiden LJ3–6 ja maankäytön muuttamisen, T1-terminaalin uudelleenrakentamisen ja Länsisataman alueen maanalaisten laajentamisen **suunnitteluun**. (Euroopan komissio n.d.)

31 Pitääkö EU Satamatunneli-hanketta tarpeellisenä TEN-T-ydinverkon kehittämiselle?

Helsingin Satama kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T-ydinverkkoon. TEN-T-liikenneverkon tavoitteena on mahdollistaa tavaroiden ja henkilöiden turvallinen ja kestävä liikkuminen kaikkialla Euroopan unionissa sekä luoda saumattomat liikenneyhteydet naapurimaiden kanssa. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat päättäneet TEN-T-verkon vaatimuksista ja kehittämisen prioriteeteista nk. TEN-T-asetuksessa (2024/1679). (Traficom 2024)

Uusimmassa, vuoteen 2027 kestävässä Twin-Port VI -projektissa toteutetaan maasähköjärjestelmiä Tallinnan Muugaan ja Helsingin **Vuosaareen** (Euroopan komissio n.d.; Helsingin Satama Oy 2024 b).

Matkustajaliikenne Helsingin ja Viron välillä 2016–2040



Toteutunut matkustajaliikenne 2016–2025, henkilöä

Helsingin Satama Oy:n ennuste lokakuussa 2021: Linjaliikenteen matkustajamäärien ennustettiin kehittyvän välillä 2019–2029 keskimäärin 0,8 %/vuosi, ja vuosien 2030–2040 välillä keskimäärin 1,2 %/vuosi. (Helsingin Satama Oy 2021)

Helsingin kaupungin ennuste helmikuussa 2025: "Länsisataman vuosittainen matkustajamäärä on arvioitu kasvavan nykytilaan verrattuna 6 miljoonalla matkustajalla vuodessa vuoteen 2040 mennessä" (Asemakaavan selostus, s. 16)

2025: tammi-elokuu

Helsingin ja Viron välillä matkusti vielä vuonna 2024 noin **1,5 milj.** matkustajaa vähemmän kuin vuonna 2019 ennen koronapandemiaa.

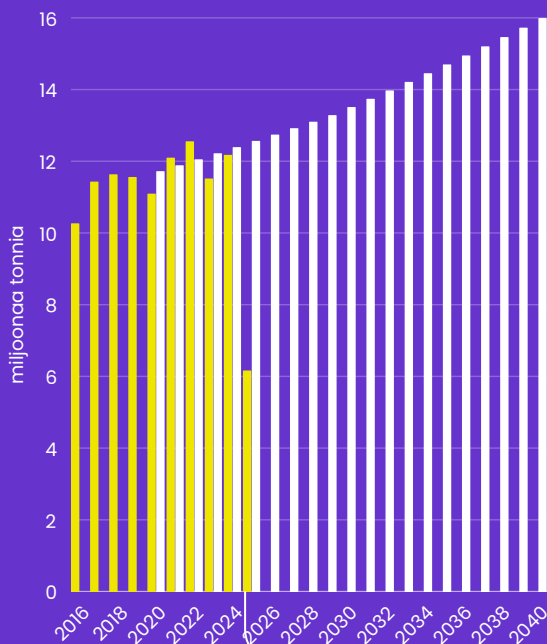
Päättäjiille on edellisen kerran esitelty hankkeen kannattavuutta alkuvuonna 2022, kun kaupunginhallitus päätti (2/2022, 36 §) kaupungin ennakkokantana hyväksyä Helsingin Satama Oy:n kehittämisohjelman toteuttamisen. Tällöin esitetyt **kasvu-ennusteet eivät ole toteutuneet odotusten mukaisesti.**

"Länsisataman liikennemäärien kasvu on useita kymmeniä prosentteja vuoteen 2032 mennessä. Kasvu koskee niin matkustajia, henkilöautoja kuin rekkoja." (Helsingin kaupunki, KYMP 2025 a)

Lähde: Tilastokeskus, StatFin 2025 c

Vuotta 2021 uudempaa tarkkaa ennustetta, joka huomioisi Venäjän hyökkäyssodan Ukrainassa ja siitä seuranneet talouspakotteet, ei ole tiettävästi saatavilla.

Helsingin yksiköity tavaraliikenne 2016–2040, milj. tonnia



Yksiköidyllä tavaraliikenteellä tarkoitetaan rekoissa, perävaunuissa ja konteissa kuljetettua rahtia.

Toteutunut yksiköity tavaraliikenne 2016–2025

Helsingin Satama Oy:n ennuste lokakuussa 2021: Yksiköidyn tavaraliikenteen ennustettiin kehittyvän 2019–2029 mennessä välillä 1,4 % ja vuosien 2030–2040 keskimäärin 1,7 % (Helsingin Satama Oy 2021)

2025: tammi-elokuu

Lähteet: Tilastokeskus, StatFin 2025 a; Tilastokeskus, StatFin 2025 b



34 Mitkä ovat Helsingin Sataman uusimmat kasvuennusteet? Ovatko ne julkisia? Onko niille esitetty kattavat ja uskottavat perustelut?

35 Miksi valmistelussa ei ole huomioitu erilaisia kasvuskenaarioita? Eikö näin mittavassa hankkeessa tulisi varautua sekä parhaimpaan että pahimpaan tilanteeseen vuonna 2040?

Helsingin Sataman liikennemäärät elokuussa 2025 verrattuna vuoden takaiseen



Lähde: Helsingin Satama Oy 2025 a

*"Toimintaympäristön muutokset ovat olleet nopeita ja **vaikeasti ennustettavia**. Geopoliittiset jännitteet ovat kasvaneet myös Helsingin Sataman kannalta olennaisella Itämerellä. Paikallisesti toimialan lakkoherkkyys sekä Venäjän liikenteen poisjääminen näkyvät useimpien alan toimijoiden tuloksissa negatiivisesti."*
(Helsingin Satama Oy 2025 b)

36 Onko varauduttu siihen, että mahdollinen Helsinki–Tallinna–tunneli ja Rail Baltica –yhteys vähentävät tulevaisuudessa laivaliikennettä?



Helsingin kaupunginhallitus on jo peräänkuuluttanut selvityksiä Helsingin ja Tallinnan välisen tunnelin edistämiseksi lausunnoissaan liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi (Helsingin kaupunginhallitus 9/2025, 137 §).

37 Mitä tapahtuu, jos laivaliikenne ei kasva Helsingin Sataman ennusteiden mukaisesti eikä satama pysty kattamaan investointikuluja liikenteeltä kerättävillä maksuilla? Joutuuko Helsingin kaupunki pääomittamaan satamaa?

Helsingin Satama Oy kuuluu Helsingin kaupunkikonserniin. Helsingin kaupunki omistaa 100 % osakkeista. Helsingin kaupunkikonsernin emoyhtiö on Helsingin kaupunki.

Suhde muuhun kaupunkisuunnitteluun

38 Onko Helsingin kaupungin kokonais-
edun mukaista rajoittaa Salmisaaren
tulevia kehittämismahdollisuuksia
esitetyssä laajuudessa?



Salmisaaren maankäytön vertailu eri tunnelivaihtoehtojalla

Tunnelilinjaus, ei meritäyttöä	A	D	Ero A-D	
Asuminen	0	85 000	-85 000	kr-s-m2
Toimitila/muu	85 000	105 000	-20 000	kr-s-m2
Yhteensä	85 000	190 000	-105 000	kr-s-m2
Rakennus- oikeuden arvo	59,5	197	-137,5	MEUR
Investointi- kustannukset	65,7	143,7	-78	MEUR
Kannattavuus	-6,2	53,3	-59,5	MEUR

Lähde: Helsingin kaupunki, KYMP 2025 b

39 Onko kaupungin kokonaisedun
mukaista luopua rakennusoikeuksista
Salmisaarella?

Satamatunnelin A-linjauksen rakentamalla
kaupunki menettää Salmisaarella
rakennusoikeuksia, joiden arvo ilman
meritäyttöä on noin

138 milj. €

pienempi kuin D-linjauksella.

Lähde: Helsingin kaupunki, KYMP 2025 b

Kaupunkiympäristölautakunta päätti
keväällä 2023 (15/2023, 239 §) osana
Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan
suunnitteluperiaatteita, että rakentamisen
pääpaino osoitetaan Salmisaareen.

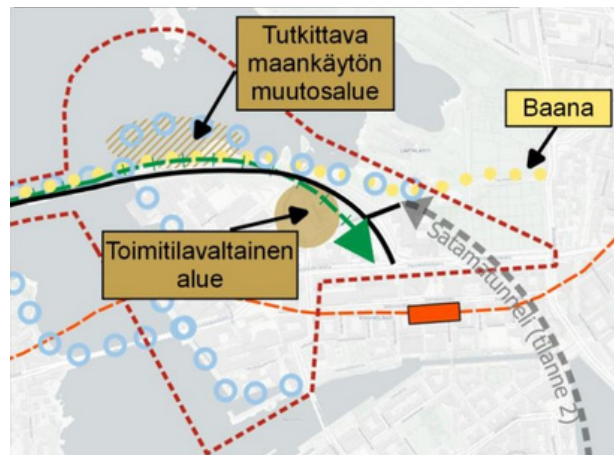
Satamatunnelin asemakaavan ratkaisut
asettavat reunaehdot Länsiväylän ympäristön
osayleiskaavoitukselle ja käytännössä **rajaavat
osayleiskaavoituksen liikkumavaraa.**

A-linjauksen rakentaminen johtaa siihen, että
**Länsiväylää ei voida siirtää, muuttaa katu-
maiseksi eikä esimerkiksi tasossa risteämi-
nen ole mahdollista.** Nykyisellä maa-alueella
voidaan suunnitella rajallinen määrä toimi-
tilaa. Asuntorakentaminen edellyttää meren-
täyttöä väylän pohjoispuolella, jonne kulku olisi
sillalla väylän yli, mutta meren täyttäminen
laajalta alueelta on haasteellista ja
epävarmaa. (Helsingin kaupunki, KYMP 2025 b)

Kartta keskeisistä suunnitteluperiaatteista

Alue, jolla tutkitaan maankäytön kehittämismahdollisuuksia
(sisältäen viher- ja virkistysverkoston)

Salmisaaren maankäyttö, Satamatunnelin A-linjaus



Salmisaaren maankäyttö, Satamatunnelin D-linjaus



Kartat: Helsingin kaupunki, KYMP 2023

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999) 25 §:n mukaan kaava-selostuksesta tulee käydä ilmi selvitys kaavan suhteesta kunnan muuhun suunnitteluun.

40 Miksi Satamatunnelin, Länsibaanan ja Ilmarisen tontin uudisrakentamisen yhteisvaikutuksia Lapinlahden alueeseen ei ole arvioitu?

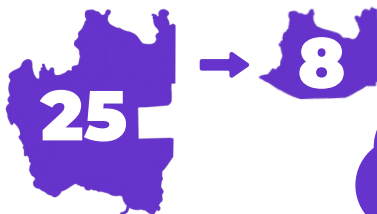


Lapinlahteen ja sen saavutettavuuteen vaikuttavat lähitulevaisuudessa lukuisat hankkeet:

- rakennusten peruskorjaus
- Satamatunneli
- Länsibaana
- Mariantunneli
- Länsiväylän ympäristön osayleiskaava
- tornitalojen rakentaminen Itämerentorille, Lepakonaukiolle ja Porkkalankatu 5:teen
- Maria01:n toimitilarakentaminen

Suhde aiempiin päätöksiin

hpp-1



hpp-1

41 Voidaanko tällä päätöksellä sivuuttaa kaupunginvaltuuston vuonna 2021 tekemä periaatepäätös, jonka mukaan satamatunnelin jatkosuunnittelussa on selvitettävä mahdollisuudet sen rakentamiselle *”siten, että se ei vaikuta kielteisesti Lapinlahden sairaala-alueen luonto-, virkistys- ja kulttuuriarvoihin”* (Helsingin kaupunginvaltuusto 2/2021, 19 §)?

42 Voidaanko tällä päätöksellä sivuuttaa voimassa olevan asemakaavan suojelumerkinnot, joiden tarjoamaa suojaa on toistuvasti kuvattu riittäväksi turvaamaan puiston luonto- ja kulttuuriperintöarvot? Mikä merkitys asemakaavojen suojelumerkinnoilla on, jos ne voidaan kumota uudella asemakaavalla?

hpp

VP/s

hpp-1

hpp

Kaavoitusmenettely

- 43** Onko alueidenkäyttölain edellyttämän kaavahierarkian ja lain hengen mukaista, että Satamatunnelin asemakaavasta päätetään ensin ja Länsiväylän ympäristön osayleiskaava joudutaan sopeuttamaan siihen?



OSAYLEISKAAVA



ASEMAKAAVA



- 44** Olisiko päätös tunnelilinjauksesta pitänyt tehdä demokraattisesti luottamushenkilöistä koostuvassa toimielimessä?

“Valinta eri tunnelilinjauksien välillä on tehty Helsingin kaupungin ja Helsingin Sataman edustajista koostuvassa satamatoimintojen uudelleenjärjestelyn ohjausryhmässä kesäkuussa 2024” (Helsingin kaupunki 2025 b, s. 16)



- 45** Onko perusteltua, että linjauksen valinnassa ei ole noudatettu Helsingin kaupunginvaltuuston päätöstä (2/2021, 19 §)?



*“Kaavajärjestelmä on rakenteeltaan hierarkkinen koostuen useammasta kaavatasosta. **Laajat asiat ratkaistaan yleispiirteisellä kaavalla, joka ohjaa yksityiskohtaista kaavoitusta.** Yleispiirteisiä kaavoja ovat maakuntakaava ja yleiskaava. Asemakaava on yksityiskohtainen kaava.” (Varsinais-Suomen ELY-keskus 2017, s. 10)*

Yleiskaavassa ratkaistavia asioita ovat esimerkiksi asuinalueiden, työpaikkojen ja liikenneväylien sijainti. (Ympäristöministeriö n.d.: Alueidenkäytön suunnittelu)



- 46** Miksi alueella asuvia mielenterveyskuntoutujia edustavaa Kakspy ry:tä tai Alvila-talossa tuettua palveluasumista toteuttavaa Kakspy Palvelut Oy:tä ei ole nimetty osalliseksi asemakaavan osallisuus- ja arviointisuunnitelmassa? Onko Alvila-talon asukkaita kuultu alueidenkäyttölain 6 §:n ja kuntalain 22 §:n mukaisesti?

Alueidenkäyttölain 6 §:n mukaan *“kaavaa valmisteltaessa on oltava vuoro-vaikutuksessa niiden henkilöiden ja yhteisöjen kanssa, **joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.**”*

Kuntalain 22 §:n mukaan *“valtuuston on pidettävä huolta **monipuolisista ja vaikuttavista osallistumisen ja vaikuttamisen mahdollisuuksista ja menetelmistä.** Osallistumista ja vaikuttamista voidaan edistää erityisesti [...] 2) selvittämällä asukkaiden ja kunnassa säännönmukaisesti tai pitempiaikaisesti asuvien tai oleskelevien palvelujen käyttäjien mielipiteitä ennen päätöksentekoa.”*

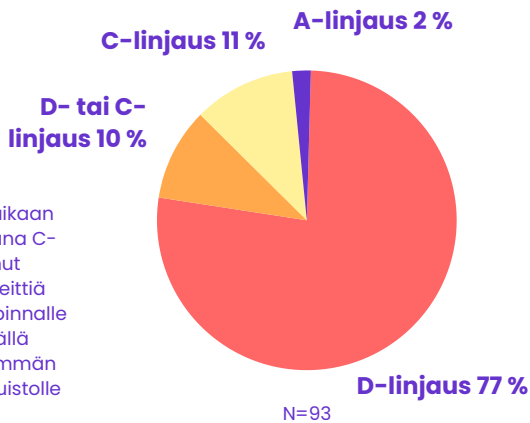


"Linjausvaihtoehdoista kannatusta keräsi selkeästi eniten vaihtoehto D. Muiden vaihtoehtojen Lapinlahden puiston eteläosaan aiheuttamat rakennustyöt ja muutokset keräsivät runsaasti kritiikkiä liki kaikissa käytetyissä puheenvuoroissa."
(Helsingin kaupunki 2025 b: Asukastilaisuuden 16.1.2023 muistio)

Asemakaavaaluonnosta on muutettu lieventämällä tunnelin luontovaikutuksia. Tunnelin rakentamisessa käytetään erikoistekniikkaa, jossa avokaivanto on aikaisempaa suunniteltua lyhyempi, mikä vähentää kaadettavien puiden määrää (Helsingin kaupunki 2024). Lisäksi kirvellattakoin elinympäristöjä yritetään turvata mukulakirvelin hyvityssuunnitelmalla.

Kuten sivuilta 5–9 käy ilmi, nämä muutokset eivät ole riittäviä, vaan kaavaehdotus aiheuttaa edelleen merkittävän uhan Lapinlahden puistolle.

Paras linjaus preferenssinsä ilmaisseiden kaupunkilaisten mielestä



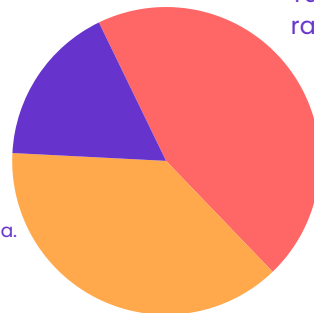
Kerrokantasi-kyselyn aikaan valmistelussa oli mukana C-linjaus, joka olisi kulkenut pääosin A-linjauksen reittiä mutta noussut maan pinnalle kauempana Länsiväylällä aiheuttaen siten vähemmän haittaa Lapinlahden puistolle kuin A-linjaus.

Kaupunkilaisten kannat tunnelin rakentamiseen

Tunneli pitää rakentaa 17 %

Yli puolet tunnelin rakentamista kannattaneista preferoi D- tai C-linjausta. Alle kymmenesosa (kaksi vastaajaa) preferoi A-linjausta.

Tunnelia ei pidä rakentaa 45 %



Epäs selvä kanta tunnelin rakentamiseen 38 %

Useissa vastauksissa ei otettu kantaa, koska kustannukset eivät olleet selvillä.

N=151

Lähde: Helsingin kaupunki 2023: Kerrokantasi-kysely Satamatunnelin suunnittelusta. Avovastaukset on luokiteltu kategorioihin. Tunnelia ei pidä rakentaa -kategoriaan on sisällytetty vastaukset, jotka ilmaisevat ajatusta "jos tunneli on pakko rakentaa, niin linjaus X on vähiten huono". Niitä vastauksia (14 kpl), joiden koko sisältö oli ohi aiheen (esimerkiksi jonkin puolueen kritisointi, vastauskommentti keskusteluun) tai joista ei käynyt ilmi vastaajan mielipide, ei huomioitu luokittelussa.

47

Miksi kaupunkilaisten osallistuminen asemakaavan valmisteluun ei ole vaikuttanut merkittävästi kaavan sisältöön? Valtaosassa mielipiteitä Lapinlahden puiston luonto-, virkistys- ja kulttuuriperintöarvot halutaan turvata.

Vuorovaikutus ei tarkoita, että osallisten esittämät vaatimukset tai mielipiteet pitäisi kaikilta osin toteuttaa. Satamatunnelin tapauksessa mielipiteet ovat kuitenkin poikkeuksellisen yhteneväisiä, eikä niitä tulisi kokonaisuutena sivuuttaa näin merkittävässä hankkeessa.



Sitaatteihin lisätyt lihavoinnit ovat selvityksen kirjoittajan omia.

Valmisteluaineisto

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12957 kartta. Päivätty 11.2.2025. <https://ahjojulkaisu.hel.fi/5152CA83-DFC8-CB6F-942E-94A880900000.pdf>

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12957 selostus. Päivätty 11.2.2025. <https://ahjojulkaisu.hel.fi/40290916-65D9-C4EF-9501-94B26D600000.pdf>

Ramboll Oy 2024 a: Kirvelilattakoin (Depressaria chaerophylli) elinympäristöjen ekologisen kompensaation hyvityssuunnitelma Lapinlahden alueella. Luonnos. Päivätty 17.12.2024 .

Ramboll Oy 2024 b: Liikenne-ennusteet ja toimivuustarkastelut. Päivätty 18.12.2024.

Ramboll Oy 2024 c: Liito-oravaselvitys Lapinlahden alueella. Päivätty 4.6.2024.

Helsingin kaupunginhallitus 17.1.2022 (2/2022), 36 § Konserniohjeen mukaisen ennakkokannan antaminen Helsingin Satama Oy:n kehittämisohjelmaan liittyen. Pöytäkirja. <https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2021-012111?paatos=26e6b4f2-bc17-4928-b6fe-735f3627bd0b>

Helsingin kaupunginvaltuusto 3.2.2021 (2/2021), 19 § Periaatepäätös satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa. Pöytäkirja. <https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2020-014049?paatos=eda62aa1-f147-46a2-92a8-9faa788cdf28>

Helsingin kaupunki 2023: Kerrokantasi-kysely Satamatunnelin suunnittelusta (Länsisatama–Länsiväylä). Avoinna 19.12.2022–20.1.2023. <https://kerrokantasi.hel.fi/satamatunneli-lansisatama?headless=false&search=Satamatunneli>

Helsingin kaupunki 2025 a: Satamatunnelin asemakaava, infotilaisuus 16.4.2025. Esitysmateriaali. https://www.hel.fi/static/ksv/kaava/6704_1_Satamatunneli_yleis%C3%B6tilaisuus_20250416.pdf

Helsingin kaupunki 2025 b: Vuorovaikutusraportti, Satamatunneli, asemakaava ja asemakaavan muutos. Päivätty 11.2.2025. <https://ahjojulkaisu.hel.fi/D7C8C784-0C71-C864-9474-94B22C700000.pdf>

Helsingin kaupunki n.d.: Luontoarvot. Kartta. https://www.hel.fi/static/ksv/2023_kaava/6704_1_kartta_luontoarvot.pdf

Helsingin kaupunki n.d.: Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen valmisteluaineisto. https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2022_kaava/6704_1_02_OAS_valmisteluaineisto.pdf

Helsingin kaupunki, KYMP Kaupunkiympäristön toimiala 2025 a: Satamatunnelin asemakaava ja asemakaavan muutos. Maankäyttöjohtajan esitys kaupunkiympäristölautakunnalle (KYLK) 11.2.2025.

Helsingin kaupunki, KYMP 2025 b: Vastauksia kaupunkiympäristölautakunnan (KYLK) kysymyksiin. Päivätty 24.2.2025.

Helsingin Satama Oy 2023: Ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA), Länsisataman laajennus ja satamatunneli. Lokakuu 2023. https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/Arviointiselostus_Länsisataman_laajentaminen_HKI_2023_0.pdf

Helsingin Satama Oy 2024 a: Kehittämisohjelma, toimitusjohtajan esitys kaupunkiympäristölautakunnalle (KYLK) 27.3.2024

Museovirasto 2023: Lausunto Satamatunnelin asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS). MV/114/05.02.00/2022. Päivätty 18.1.2023. <https://asiat.museovirasto.fi/case/MV/114/05.02.00/2022>

Uudenmaan ELY-keskus 2024: Lausunto Helsingin Sataman satamatunnelihankkeen vaikutuksista erityisesti suojeltavan kirvelilattakoin elinympäristöön. UUELY/9741/2024. Päivätty 25.6.2024. https://lapinlahdenlahde.fi/wp-content/uploads/ELY_Kirvelilattakoi_Lausunto_250624.pdf

Lait ja asetukset

Alueidenkäyttölaki (132/1999) 6 §, 54 §. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1999/132>

Luontodirektiivi 92/43. Euroopan neuvoston direktiivi (EU) 92/43/ETY luontotyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:01992L0043-20250714>

Kirkkolaki (652/2023), 21–22 §. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2023/652>

Kuntalaki (410/2015), 22 §. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2015/410>

Luonnonsuojeluasetus (160/1997), 23 §, liite 5. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1997/160>

Luonnonsuojelulaki (9/2023), 77 §, 78 §. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2023/9>

Maankäyttö- ja rakennusasetus (895/1999), 25 §. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1999/895>

Valtioneuvoston asetus 1066/2023 luonnonsuojelusta, 8 §, liite 6. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2023/1066>

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/VATp%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s14.12.2017_FL.pdf

Muut lähteet

Asemakaava nro 12046 kartta. Astunut voimaan 6.7.2012. <https://ptp.hel.fi/DataForms/planreport/Default.aspx?id=12046>

Euroopan komissio, CINEA n.d.: Featured Projects, An efficient maritime link between Helsinki and Tallinn. Verkkosivu. Viitattu 27.8.2025. https://cinea.ec.europa.eu/featured-projects/efficient-maritime-link-between-helsinki-and-tallinn_en

Euroopan komissio: EU funded projects, TWIN-PORT V. Verkkosivu. Viitattu 27.8.2025. <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/projects-details/43251567/101079738/CEF2027>

Euroopan komissio n.d.: EU funded projects, TWIN-PORT VI. Verkkosivu. Viitattu 27.8.2025. <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/projects-details/43251567/101175651/CEF2027>

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj/fin>

Helen Oy 2021: Skanska ja Helen toteuttavat ainutlaatuisen energiavaraston Kruunuvuoren kallioluoliin. Uutinen 18.3.2021. Viitattu 22.8.2025. <https://www.helen.fi/uutiset/2021/energiavarasto>

Helsingin kaupunginhallitus 3.3.2025 (9/2025), 137 § Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 ja sen ympäristöselostuksesta. Pöytäkirja. <https://paatokset.hel.fi/asia/hel-2024-017205?paatos=e05473d0-fb3c-4bec-ad49-aaff32e06f32>

Helsingin kaupunki, KYMP 2020: Satamaskenaarioihin sisältyvän ns. keskittämiskenaarion liikenteellinen arviointi. Päiväty 22.10.2020. https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunginhallitus/Suomi/Paatos/2021/Keha_2021-01-11_Khs_2_Pk/76F3F085-30C2-CA3C-B816-76DD0A400000/Liite.pdf

Helsingin kaupunki, KYMP 2023: Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet. Päiväty 18.4.2023. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 9.5.2023 (15/2023, 239 §). <https://ahjojulkaisu.hel.fi/2AF24BC3-DFFD-C082-97F3-876F27C00000.pdf>

Helsingin kaupunki, KYMP 2025 c: Ympäristöraportti 2024. <https://www.hel.fi/static/julkaisut/talous-strategia-hallinto/ymparistoraortti-2024.pdf>

Helsingin kaupunki 2024: Satamatunnelin suunnittelu otti askeleen eteenpäin. Tiedote 13.6.2024. Viitattu 29.8.2025. <https://www.hel.fi/fi/uutiset/satamatunnelin-suunnittelu-otti-askeleen-eteenpain>

Helsingin kaupunkiympäristölautakunta 9.5.2023 (15/2023), 239 § Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet. Pöytäkirja. <https://paatokset.hel.fi/asia/hel-2021-011512?paatos=857523bf-72ae-ceec-9495-8b6c06500001>

Helsingin Satama Oy 2020: Skenaarioselvitys vaihtoehtoista, Helsingin Sataman 3 skenaariota vuoteen 2040, selvityksen julkinen loppuraportti. Johdon yhteenveto. Päiväty 29.6.2020. https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunginhallitus/Suomi/Paatos/2021/Keha_2021-01-25_Khs_5_Pk/739F8044-3203-CC5B-9458-7670FD800000/Liite.pdf

Helsingin Satama Oy 2021: Kehittämishojelman suunnitelma. Päivätty 22.10.2021.

Helsingin Satama Oy 2024 b: Helsingin ja Tallinnan satamille yhteishankkeeseen yli 15 miljoonan euron EU-rahoitus. Uutinen 16.7.2024. Viitattu 27.8.2025. <https://www.portofhelsinki.fi/tietoa-meista/helsingin-satama/ajankohtaista/helsingin-ja-tallinnan-satamille-yhteishankkeeseen-yli-15-miljoonan-euron-eu-rahoitus/>

Helsingin Satama Oy 2025 a: Liikennetilasto elokuu 2025. Viitattu 8.10.2025. <https://www.portofhelsinki.fi/wp-content/uploads/2025/09/08-TILASTO-Elokuu-2025.pdf>

Helsingin Satama Oy 2025 b: Tilinpäätös ja toimintakertomus 1.1.2024 – 31.12.2024. <https://www.portofhelsinki.fi/wp-content/uploads/2025/03/Helsingin-Satama-konsernitilinpäätös-2024.pdf>

Helsingin Satama Oy 2025 c: Vuosikertomus 2024. https://www.portofhelsinki.fi/wp-content/uploads/2025/04/HelSaVuosikertomus_2024.pdf

Helsingin Satama Oy n.d.: Vuosaaren sataman hankkeet. Verkkosivu. Viitattu 23.8.2025. <https://www.portofhelsinki.fi/uudistamme-satamaa/ajankohtaiset-hankkeet/vuosaaren-sataman-hankkeet/>

Helsingin seudun avoimet tilastotietokannat: 004 p – Pääkaupunkiseudun väestö osa-alueittain äidinkielen ja iän mukaan 1998-. Viitattu 24.8.2025. https://stat.hel.fi/pxweb/fi/Aluesarjat/Aluesarjat_vrm_vaerak/alu_vaerak_004p.px/

Helsingin Uutiset 14.1.2020: Helsingin Satama keksi keinon ohjata rekkvoja keskustan sijaan Vuosaareen, Helsingin Satama Oy:n toimitusjohtajan kommentit. <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/1198252>

Helsingin Uutiset 22.6.2021: Vuosaaren satamaan rakennetaan uusi kaksoisramppi – Nopeuttaa Vuosaari-Muuga-reitin liikennettä. <https://www.helsinginuutiset.fi/teemat/4196792>

Hemgård, Gretel 2025: Lapinlahden sairaalapuiston ympäristöarvoja. Luento 12.5.2025, esitysmateriaali.

Jätkäsaari-seura ry 2025: Kuntavaalitavoitteet. Päivätty 27.2.2025. <https://kaupunginosat.fi/jatkasaari/wp-content/uploads/sites/46/2025/03/Jatkasaari-seuran-tavoitteet-vaalikaudelle-2025-2029.pdf>

Logscale Oy 2020: Helsingin Sataman rahti- ja matkustajaliikenteen vaihtoehtoiset järjestelyt (HESARAMA) Loppuraportti. Päivätty 30.6.2020. <https://suomensatamat.fi/wp-content/uploads/2025/03/hesarama-loppuraportti.pdf>

Museovirasto 2009 a: Hietaniemen hautausmaat. Verkkosivu. Viitattu 20.8.2025. https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1556

Museovirasto 2009 b: Lapinlahden sairaala-alue. Verkkosivu. Viitattu 20.8.2025. https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=415

Museovirasto 2009 c: Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Verkkosivu. Viitattu 20.8.2025. https://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Museovirasto 2021: Kulttuuriperintöbarometri 2021, infograafit. <https://museovirasto.kuvat.fi/kuvat/Teemakokonaisuuksia/KULTTUURIPERINT%C3%96BAROMETRI+2021/>

Traficom 2024: Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T. Verkkosivu. Viitattu 27.8.2025. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/euroopan-laajuinen-liikenneverkko-ten-t>

Tilastokeskus, StatFin 2025 a: Ulkomaan meriliikenne, 12ix – Kuljetusvälineiden merikuljetukset satamittain ja kuljetusvälineittäin 2016–2025. Viitattu 26.8.2025. https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__uvliik/statfin_uvliik_pxt_12ix.px/

Tilastokeskus, StatFin 2025 b: Ulkomaan meriliikenne, 12iz – Konttien merikuljetukset satamittain 2016–2025. Viitattu 26.8.2025. https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__uvliik/statfin_uvliik_pxt_12iz.px/

Tilastokeskus, StatFin 2025 c: Ulkomaan meriliikenne, 12j4 – Matkustajaliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä satamittain ja maittain 1970–2025. Viitattu 24.8.2025. https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__uvliik/statfin_uvliik_pxt_12j4.px/

Varsinais-Suomen ELY-keskus 2017: Osallistun kaavoitukseen, kuntalaisen opas. Opas 5/2016. Tarkistettu 6/2017. <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/130881/Opas%205%202016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ympäristöministeriö n.d.: Alueidenkäytön suunnittelu. Verkkosivu. Viitattu 29.8.2025. <https://ym.fi/alueidenkayton-suunnittelu>



www.lapinlahdenlahde.fi

www.tilajakamo.fi/lapinlahden-tilajakamo/

www.kakspy.com

www.lapinlahtisaatio.fi

Lapinlahdenpolku 8
00180 Helsinki