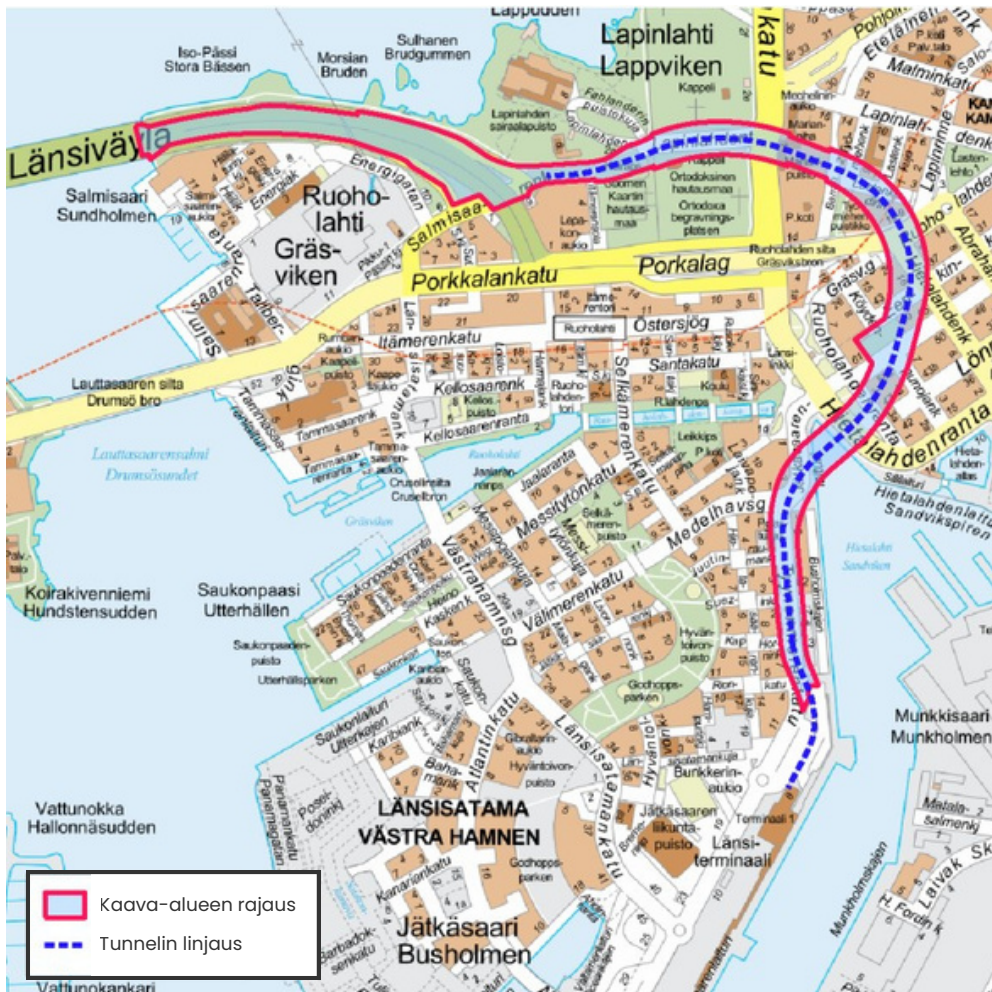


Satamatunnelin faktantarkistus

Kysymyksiä päätöksenteon tueksi

Helsingin kaupunginhallitukselle ja kaupunginvaltuustolle

PÄIVITETTY JA TÄYDENNETTY
JOULUKUU 2025



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

Lapinlahti-yhteisön puolesta

Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry

Teksti ja taitto: Karolina Saarenpää

Selvitystyössä ovat avustaneet Kaisa Saarikorpi ja Thomas Slätis.

Helsinki 2025

Alkuperäinen selvitys on julkaistu 20.10.2025. Tämä 1.12.2025 julkaistu versio perustuu 21.10.2025 päivättyyn, täydennettyyn vuorovaikutusraporttiin ja kaupunkiympäristö-lautakunnan 4.11.2025 tekemän päätöksen mukaisesti muutetun asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostukseen. Lisäksi joitakin faktoja on täsmennetty ja lisätty. Päivitykset ja lisäykset on faktalaatikoiden osalta merkitty kolmioilla. Uudet tai uudelleen muotoillut kysymykset on merkitty punaisilla pisteillä.

Sisällysluettelo

Tiivistelmä	4
Luonto	6
Kulttuuriympäristö	10
Ulkoilu ja asuminen	12
Ilmasto	12
Ruuhkat Jätkäsaarella, Ruoholahdessa ja Länsiväylällä	13
Eteläsatama	16
Linjauksen valinta	16
Keskittäminen vs. kasvun ohjaaminen Vuosaareen	18
 Liikennetilastot ja -ennusteet	20
Talous ja hankkeen riskit	23
 Yhteiskuntataloudellinen kannattavuusarvio	25
 Kuntataloudellinen kannattavuusarvio	27
 Luottamushenkilöiden tietojensaantioikeus	27
Suhde muuhun kaupunkisuunnitteluun	28
Suhde aiempiin päätöksiin	29
Kaavoitusprosessi	30
Lähteet	33



Päivitetty



Lisätty uutta tietoa



Uusi tai uudelleen muotoiltu kysymys



Tiivistelmä

Satamatunneli kannattaa rakentaa, koska

matka Länsisatamasta Länsiväylälle lyhenee (s. 13)

1,5 min



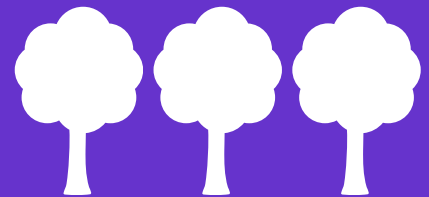
ajoneuvojen määrä vähenee aamun huipputuntina erityisesti Länsisatamankadulla, Tyynenmerenkadulla, Jätkäsaarenlaiturilla ja Mechelininkadun alkupäässä (s. 14)

Satamatunnelin A-linjausta ei kannata rakentaa, koska

erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin häviävien elinympäristöjen kompensatiokylvöt muualla puistossa eivät ole onnistuneet eivätkä kylvöt noudata kompensatiosuunnitelmaa (s. 7)



uhanalaisen liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja heikennetään (luontodirektiivi, luonnonsuojelulaki 78 §) (s. 8)



betonikannelle istutettava kasvilisuus ei korvaa menetettävää puiston eteläistä ja lounaista suojavyöhykettä tai näkymiä, minkä lisäksi tilan ajallinen kerroksellisuus häviää (s. 6, 10)

A-linjaus ei noudata kaupunginvaltuuston tekemää periaatepäätöstä (s. 29)



VP/s hpp hpp-1

ehdotus kumoaa voimassa olevan asemakaavan antaman suojan Lapinlahden puistolle (s. 11)

Salmisaarta ei voida kehittää viihtyisämmäksi ja kaupunkimaisemmaksi tulevaisuudessa (s. 28)



kaupunki menettää rakennusoikeuksia Salmisaarella (s. 28)

138 milj. €

tunnelin rakentaminen heikentää alueella asuvien mielenterveyskuntoutujien elinympäristöä (alueidenkäyttölaki 54 §) (s. 12)



Satamatunnelia ei kannata rakentaa, koska

ruuhkat eivät vähene. Ulosmenoiteillä 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. 19)



rakentaminen ja autoilun kasvu lisäävät hiilidioksidipäästöjä (s. 12)



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

Asiat, jotka täytyy selvittää ennen kuin Satamatunnelista voidaan päättää:

Mitä tapahtuu, jos Helsingin Satama Oy ei pysty kattamaan tunnelin kustannuksia käyttömaksuilla?



Mihin oletuksiin laivaliikenteen kasvuskenaariot perustuvat? (s. 21–22)



Miten Länsisataman käytön kustannusten kasvu vaikuttaa liikenteen ohjautumiseen muihin satamiin? (s. 23)

Onko Satamatunneli-hanke (ei koko kehittämisohjelma) **liiketaloudellisesti** kannattava?



Onko Satamatunneli-hanke (ei koko kehittämisohjelma) **yhteiskuntataloudellisesti** kannattava?

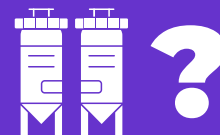


Onko Satamatunneli-hanke (ei koko kehittämisohjelma) **kaupunkitaloudellisesti** kannattava?



? Kuinka suuri on tunnelin vaikutus Jätkäsaaren liikenneturvallisuuteen?

Mitä muita toimenpiteitä liikenteen sujuvoittamiseksi voidaan tehdä?



Mihin perustuvat arviot siitä, että kevyen polttoöljyn korvaavan säiliön rakentaminen veisi 6–10 vuotta? (s. 17)

Mitkä ovat eri hankkeiden yhteisvaikutukset Lapinlahden ja hautausmaiden alueeseen? (s. 29)



Voidaanko laivat ohjata ruuhka-aikoina Vuosaareen hinnoittelun ja muiden välineiden avulla? (s. 18)



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

Päätöstä ei tarvitse kiirehtiä, koska

arkkitehtuuri- ja designmuseo sekä Saaret-hankkeen ensimmäinen vaihe voidaan rakentaa Eteläsatamaan jo ennen Tukholman-liikenteen siirtymistä Katajanokalle (s. 16)



Valmisteluprosessi on ollut ongelmallinen, koska



tunnelilinjausta ei ole valittu demokraattisesti (s. 32)

kaupungin omilla osallisuustyökaluillaan keräämät kaupunkilaisten mielipiteet eivät ole vaikuttaneet linjauksen valintaan (s. 31)

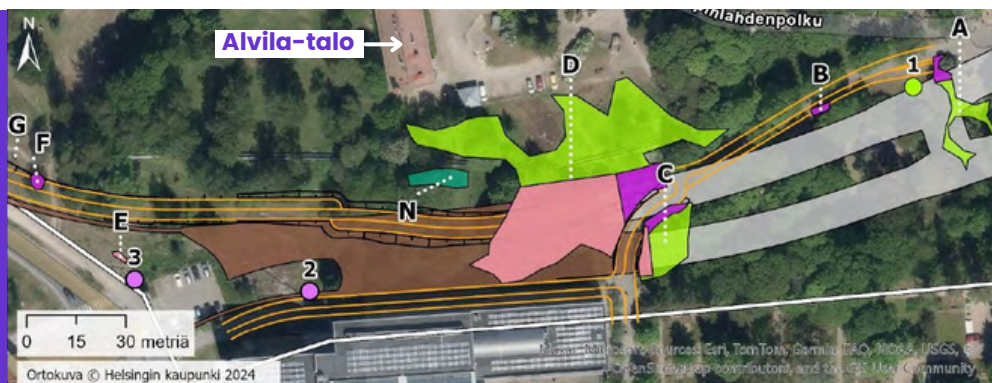


haavoittuvassa asemassa olevien henkilöiden kuulemiseen ei ole panostettu (alueidenkäyttölaki 6 §; kuntalaki 22 §) (s. 30)





- Mukulakirvelialue
- Häviävä mukulakirvelialue
- Betonitunneli (avolouhos, myöhemmin kansirakenne)
- Kalliotunneli



Kartta: Ramboll 2025 a, s. 22

“Satamatunnelin pohjoisen suuaukon alueella sijaitsee Helsingin kaupungin luontojärjestelmän mukaan **arvokohde Lapinlahden sairaalapuiston etelälaita liepeineen**, joka on luokiteltu arvoluokkaan 1, **hyvin arvokas**.” (Asemakaava ja asemakaavan muutoksen selostus, muutettu 4.11.2025, s. 22). Alueella kasvaa mukulakirvelin lisäksi muun muassa arvokasta niitty- ja kalliokasvillisuutta.

Avolouhoksen ja Länsibaanan tieltä hävitetään seuraavia puita ja kasveja:

Vähintään 64 puuta:

- 5 haapaa, *Populus tremula*
- 1 hevoskastanja, *A. hippocastanum* – kansainvälisesti vaarantunut laji
- 8 koivua, *Betula*
- 7 kynäjalavaa, *Ulmus laevis* – Suomessa vaarantunut laji
- 1 raita, *Salix caprea*
- 4 ruotsinpihlajaa, *Sorbus intermedia* – Suomessa vaarantunut laji
- 1 tarhaomenapuu, *Malus domestica*
- 7 tervaleppää, *Alnus glutinosa*
- 2 tuomea, *Prunus padus*
- 24 vaahteraa, *Acer platanoides*
- 2 vuorijalavaa, *Ulmus glabra* – Suomessa vaarantunut laji

2 pötkelää

mukulakirveitä, *Chaerophyllum bulbosum*
koiranheiniä, *Dactylis glomerata*

heinäratamoita, *Plantago lanceolata*
hopeahanhikkejä, *Potentilla argentea*
isomaksaruohoja, *Hylotelephium telephium*
keltamaksaruohoja, *Sedum acre*
koiranputkia, *Anthriscus sylvestris*
litulaukkoja, *Alliaria petiolata*
mäkiarhoja, *Arenaria serpyllifolia*
mäkikuismia, *Hypericum perforatum*
nokkosia, *Urtica dioica*
nurmilaukkoja, *Allium oleraceum*
nurmipuntarpäitä, *Alopecurus pratensis*
nurmiröllejä, *Agrostis capillaris*
ruoholaukkoja, *Allium schoenoprasum*
seittitakiaisia, *Arctium tomentosum*
vuohenputkia, *Aegopodium podagraria*

Lähde: Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, muutettu 4.11.2025, s. 54, 371

01 Miten säästetään Lapinlahden puiston eteläosan rauha ja tunnelma, jos Ruoholahden toimitilarakennukset ja Länsibaanan liikenne hallitsevat maisemaa jatkossa?

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

02 Onko perusteltua heikentää latvuspeittävyttä keskustassa ja vaikeuttaa siten ilmastonmuutokseen sopeutumista?

“Betonitunneliosuuden päälle tehtävä maisemointi ja istutukset tulevat teknisistä syistä olemaan **ilmeeltään erilaisia**, kuin Lapinlahdenpuiston nykyinen kasvillisuus suurine, alueen ilmeessä vahvasti erottuvine puineen.” (Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, muutettu 4.11.2025, s. 63)

04 Millä sitovilla kriteereillä riippumaton asiantuntija varmentaa luonnonsuojelulain 77 §:n ja valtioneuvoston luonnonsuojelua koskevan asetuksen 8 §:n mukaisen erityisesti suojellun ja erittäin uhanalaisen kirvelilattakoin elinpaikkojen kompensaa- tion onnistumisen ennen rakennustöiden aloittamista?



Kirvelilattakoin elinympäristöjen kompensaa- tion epäonnistuminen muodostaa kriittisen uhan tunnelihankkeen toteutumiselle: **”Jos kirvelilattakoi ei siirry, niin satamatunneli ei saa rakentamislupaa, eikä Satama voi edetä keskittämisskenaariossa sovittujen toimen- piteiden mukaisesti annetussa aikataulussa”** (Helsingin kaupunki, KYMP & Helsingin Satama Oy 2025).



”Yksikin huono vuosi siemenkylvön onnistumisessa lykkää kirvelilattakoin toukille käyttökelpoisen elinympäristön syntymistä **kolmella vuodella.**” (Uudenmaan ELY-keskus 13.10.2025)



Ympäristöministeriö käyttää luonnonarvo- hehtaaria mittayksikkönä esittelymuistiossaan asetuksesta vapaaehtoisesta ekologisesta kompensatiosta (Ympäristöministeriö 2023, s. 5). Kompensaatiossa ei tule verrata häviävien mukulakirvelikasvustojen ja kompensatio- alueiden pinta-aloja hehtaareina vaan luonnonarvohehtaareina, jotka huomioivat mukulakirvelikasvustojen ekologisten tilan ja uhanalaisuuden sekä kompensaa- tion onnis- tumisen epävarmuuden.

Luonnonsuojelulaki 77 § Luonnonsuojelulaki 7 §

05

Miten mukulakirvelin hyvitysalueiden mahdollinen aitaaminen sovitetaan yhteen Lapinlahden voimassa olevan asemakaavan nro 12046 kanssa?



Mukulakirvelin hyvitysalueet



Helsingin Sataman teettämät mukula- kirvelikylvöt syksyllä 2024 alueilla K4, K5 ja K6 näyttävät puistoasiantuntijoiden mukaan epäonnistuneen.

Syksyllä 2025 tehty kylvät alueilla K8, K9, K10 ja K11 eivät Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan koon ja sijainnin osalta noudata hyvityssuunnitelmaa (Uudenmaan ELY-keskus 2025).

Hyvityssuunnitelmassa kompensaa- tion riskiksi on todettu muun muassa uuden kasvuston kulumisen ihmisen ulkoilun ja valkoposki- hanhien laiduntamisen takia. **”Kulutuksen ja valkoposkihan- hien aiheuttamia riskejä voidaan vähentää esimerkiksi aitaamalla.”** (Ramboll 2025 a, s. 41.) Mukulakirvelin hyvitysalueiden rajaaminen olisi kuitenkin Lapinlahden nykyisen asemakaavan nro 12046 vastaista (Vuorovaikutusraportti, täydennetty 21.10.2025, s. 44).

Kartta: Ramboll 2025 a, s. 27



Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Pro Lapinlahti mielenterveysseura ry tekivät 17.11.2025 **ELY-keskukselle vireillepanon, jossa vaaditaan, että Helsingin Lapinlahden sairaalapuiston kirvelilattakoin esiintymä rajataan luonnonsuojelulain 77 §:n mukaisesti ja että lajin säilymisen kannalta tärkeän esiintymispaikan hävittämis- ja heikentämiskielto saatetaan voimaan.**

Kirvelilattakoilla on Suomessa vain kolme esiintymispaikkaa: Lapinlahden sairaalapuisto, Inkon Fagervik sekä Kaarina. Lapinlahden esiintymispaikka on havaintojen määrän perusteella näistä elinvoimaisin. **Jos yksikään näistä kolmesta esiintymispaikasta vaarantuu, hyväksytään tosiasiallisesti mahdollisuus lajin häviämisestä Suomesta kokonaan** luonnonsuojelulain 7 §:n varovaisuusperiaatteen vastaisesti. (Lakiasiantointisto Maailma Oy 2025.)



Sadan liito-oravan elinpiiriä analysoinut tieteellinen tutkimus osoittaa, että **liito-oravalle sopivan elinympäristön määrä pesäpuuta ympäröivässä 150-metrin säteisessä ympyrässä määrittelee lajin esiintymistodennäköisyyden**. Mitä pienempi sopivan elinympäristön määrä on ympyrän pinta-alasta, sitä useammin sieltä puuttuu liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen (LLP) toiminnallisuudelle välttämättömiä tekijöitä ja sitä harvemmin metsä on liito-oravan asuttama. (Jokinen 2012; Jokinen ym. 2015, viitattu julkaisussa Sulkava 2024, s. 6.)

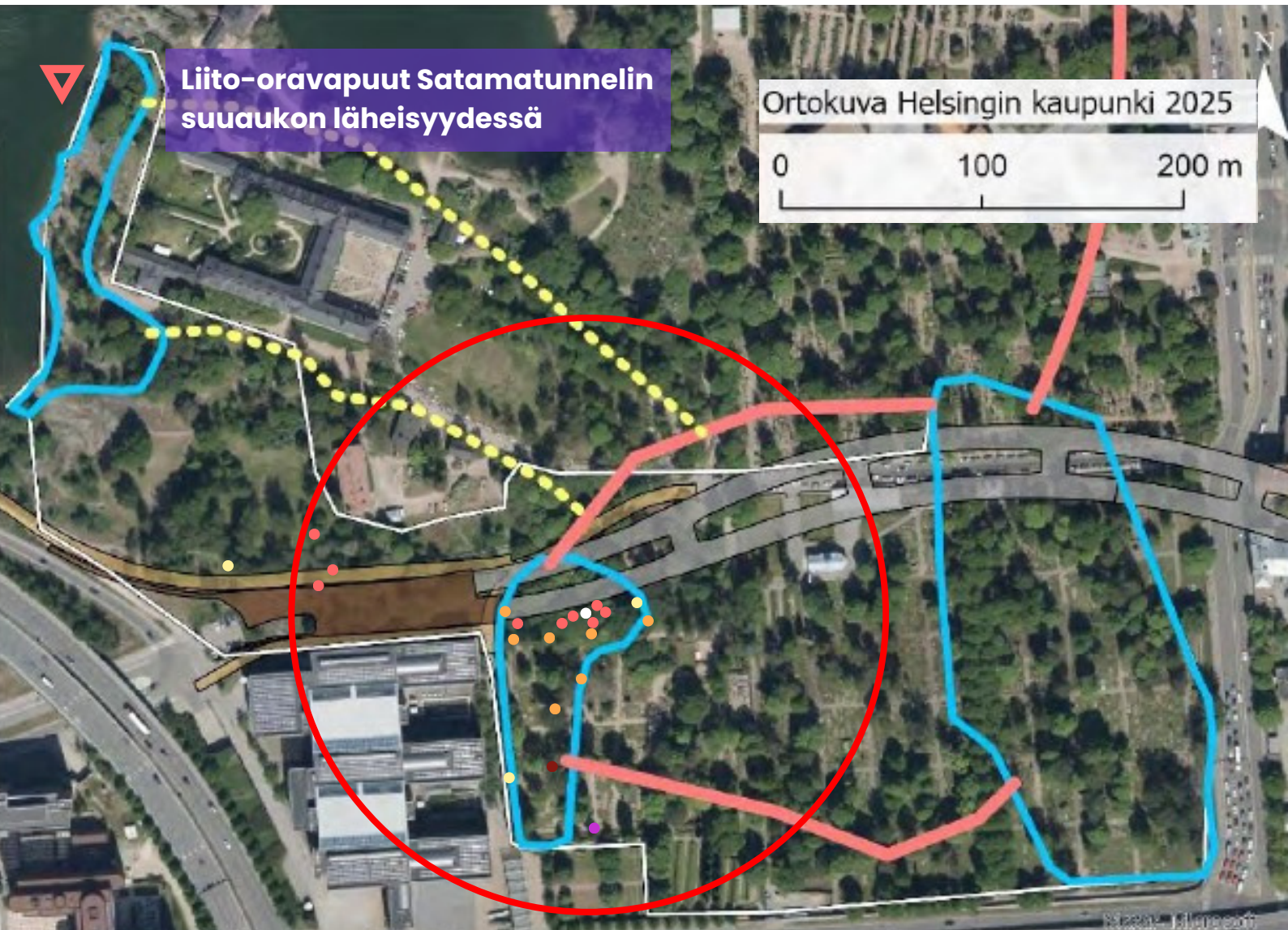
”Alle 150 metrin etäisyydellä LLP:n keskipisteestä tehty avohakkuut [esim. avolouhoksen takia] heikentävät paikan ekologista toiminnallisuutta”, laskevat siksi liito-oravan esiintymistodennäköisyyttä alueella (Sulkava 2024, s. 6) ja ovat siten laittomia (Yli-Karjanmaa 2024, s. 42).



Liito-oravapuut Satamatunnelin suuaukon läheisyydessä

Ortokuva Helsingin kaupunki 2025

0 100 200 m



- Pesäpuu 2025
- Papanapuu 2025
- Kolopuu, ei papanoita 2025
- Kolopuu, ei papanoita 2024
- Puun onkalo, ei papanoita 2024
- Linnunpönttö, ei papanoita 2024

Lähteet:
Ramboll Oy 2025 b, s. 8, kuva 6
Ramboll Oy 2025 b, s. 9, kuva 7
Ramboll Oy 2024 b, s. 7, kuva 4
Ramboll Oy 2024 b, s. 8, kuva 5

Kartta: Ramboll 2025 b, s. 3 / Helsingin kaupunki

Liito-oravien ns. ydinalueet on rajattu sinisellä. Punaisen ympyrän säde on noin 150 metriä ja sen keskipisteessä sijaitsee vuonna 2025 havaittu liito-oravan pesäpuu.



Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat

Liito-orava (*Pteromys volans*) on EU:n luontodirektiivin 92/43/ETY liitteen IV (a) ja luonnonsuojelulain 78 §:n tarkoittama laji, jonka **lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on kielletty** luonnonsuojelulain 49 §:n perusteella.

Euroopan yhteisöjen komissio on luontodirektiivin rikkomista liito-oravan suojelussa koskevassa perustellussa lausunnossaan Suomelle todennut, että *”lisääntymis- ja levähdyspaikka on käsite, joka on määriteltävä yksinomaan biologisin perustein”* (Euroopan yhteisön komissio 2003, s. 8).

Euroopan unionin tuomioistuimen asiassa C-357/20 (ECLI:EU:C:2021:881) antaman tuomion mukaan *”lisääntymispaikan käsite on ymmärrettävä siten, että sillä tarkoitetaan kaikkia sellaisia alueita, jotka ovat tarpeellisia, jotta asianomainen eläinlaji voi lisääntyä menestyksekkäästi, mukaan lukien lisääntymispaikan ympäristö”* (Euroopan unionin tuomioistuin 2021, kohta 27). Euroopan unionin tuomioistuimen kanta sitoo myös Suomea.

LLP:n tulee siis tarjota liito-oravanaaraalle kaikki sen tarvitsemat resurssit, jotta se on seuraavana keväänä hyväkuntoinen ja voi lisääntyä. Lisäksi alueen on oltava yhteydessä muihin metsäalueisiin, jotta liito-oravakoiraat voivat siellä liikkua ja poikaset aikanaan levittäytyä omille elinpiireille.

Syntymävuotensa loppukesällä liito-oravanaaras tarvitsee kulkuyhteyden vallatakseen oman elinpiirin. Selvitäkseen talvesta se tarvitsee kolopuita, norkkoja sisältäviä ruokailu- ja ruoan varastointialueita sekä suojapuustoa. Kulkuyhteyksiä tarvitaan, jotta koiras pääsee vierailemaan alueella. Naaras tarvitsee useita pesiä poikasten kasvattamiseen. Keväällä ja kesällä se tarvitsee ruokailualueikseen lehtipuustoa. Poikaset siirtyvät kulkuyhteyksien kautta omille reviireilleen. Eri vuodenaikoina vaihtuvat **ruokailualueet, ruoan varastointialueet, suojapuusto ja kulkuyhteydet ovat siis erottamaton osa LLP:tä ja sen ekologista toiminnallisuutta**, jotta liito-oravanaaras voi tuottaa poikasia. (Sulkava 2024, s. 5; Yli-Karjanmaa 2024, s. 27–28.)

”Koska LLP ei siis mitenkään voi olla elinkelvottoman kokoinen pistemäinen kohde, se ei voi olla pelkkä kolotai pesäpuu tai pienialainen kolopuun lähiympäryys, pesäpaikan lähipuut tms.” (Sulkava 2024, s. 5).

Tiedeyhteisössä jaettu käsitys on se, että lisääntymis- ja levähdyspaikalle välttämättömän liito-oravalle sopivan metsän **vähimmäislaajuus on Etelä-Suomessa 4–6 hehtaaria** (Sulkava 2024, s. 6).



Ns. ydinalueet

Helsingin kaupunki on määritellyt liito-oravien ns. ydinalueet (kartassa rajattu sinisellä) Lapinlahdessa vuonna 2020 (Helsingin kaupunki, KYMP 2024, s. 23). Samassa selvityksessä todetaan seuraavaa: *”Useimmat rajaukset ovat melko ’tiukkoja’, eikä niihin kuulu muuta kuin liito-oravan jätösten osoittama alue. Ydinalueet ovat siten huomattavasti pienempiä kuin koko liito-oravan tarvitsema elinalue.”* (s. 11.) Lisäksi *”liito-oravat voivat liikkua ja ruokailla kaukana ydinalueen ulkopuolella, eivätkä poikaspesätkään välttämättä sijaitse ydinalueella.”* (s. 9.)

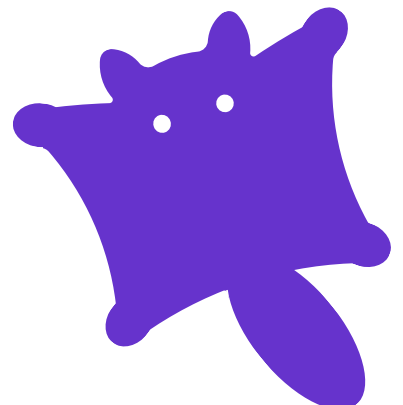
Ydinalue ei ole juridinen termi.



Uudenmaan ELY-keskuksen tulkinnan mukaan liito-oravien ydinalueiden ulkopuolella sijaitsevat kolopuut eivät ole luonnonsuojelulain turvaamia lisääntymis- ja levähdyspaikkoja (Vuorovaikutusraportti, täydennetty 21.10.2025, s. 48).

ELY-keskuksen tulkinta on ristiriidassa EU-tuomioistuimen asiassa C-357/20 antaman ratkaisun, luontodirektiivin sovellusohjeen ja vallitsevan tieteellisen tiedon kanssa.

**Luontodirektiivi 92/43/ETY
Luonnonsuojelulaki 78 §
Luonnonsuojelulaki 49 §**



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 2025)

06

Miksi puiston hoitosuunnitelma ja betonikannen maisemointi suunnitellaan vasta myöhemmin, eikä puiston lopputuloksesta ole siksi tarkkoja havainnekuvia päätöksenteon tueksi?

Museovirasto on nimennyt Lapinlahden sairaala-alueen ja Hietaniemen hautausmaat RKY-kohteiksi 2009.

”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)

Lapinlahden RKY-alue ulottuu Ilmarisen talon seinään saakka (Helsingin kaupunki n.d.: Karttapalvelu).

”Puistosta tuli 1800-luvulle ominainen maisemapuisto, maatäytöillä 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 ylläkkärin puutarha.” (Museovirasto 2009 b)



Arkkitehti Mona Schalinin ja maisemaarkkitehti Gretel Hemgårdin mukaan esitetty tunnellinjaus tuhoaa maisemapuiston identiteetin, ja maisemapuistolle ominainen tilallinen rajausta häviää. Heidän mukaansa rauhallinen tunnelma katoaa, kun **”näkyvä avautuu suoraan eteläpuolella sijaitsevien toimistorakennusten suuntaan ja pyöräreitistä muodostuu maisemanäkymässä hallitseva elementti.”** (Schalin & Hemgård 2025.)



sairaalapuistoa on hävitetty rakentamisen tieltä (hehtaareja)

”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 osuuksineen **ei ole mahdollinen**” (Museovirasto 2023)

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

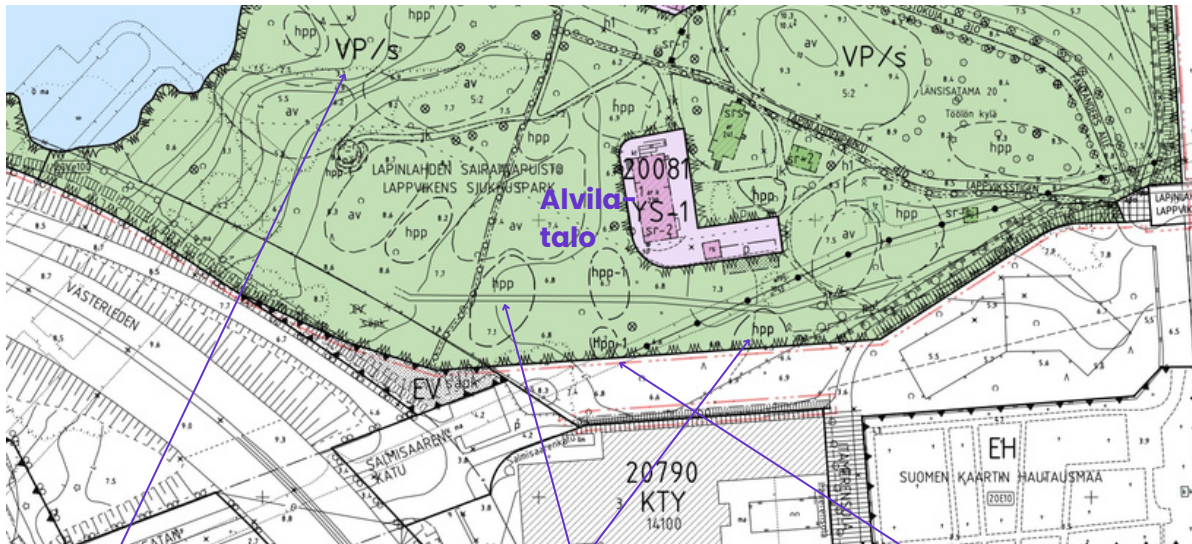
1830

–luvulta

07

Miksi vaikutuksia hautarauhaan eivät ole arvioineet uskonyhteisöjen edustajat ja teologian alan asiantuntijat?

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 KAAVAAN:

VP/s:

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

hpp-merkintä poistetaan



Hpp- ja hpp-1-merkintöjen poisto osoitettiin 11.2.2025 päivätyssä asemakaavan muutosehdotuksen kartassa, mutta 4.11.2025 muutetusta asemakaavamuutoksen kartasta tämä tieto on poistettu. Asia mainitaan vain asemakaavan selostuksen sivulla 62.



Toista **hpp**-merkintää pienennetään (asemakaavan selostus, s. 62), mutta asia ja merkinnän koko ei ilmene kartasta.

hpp-1-merkintä poistetaan

Länsibaana

ohjeellinen sijainti (pp-1):

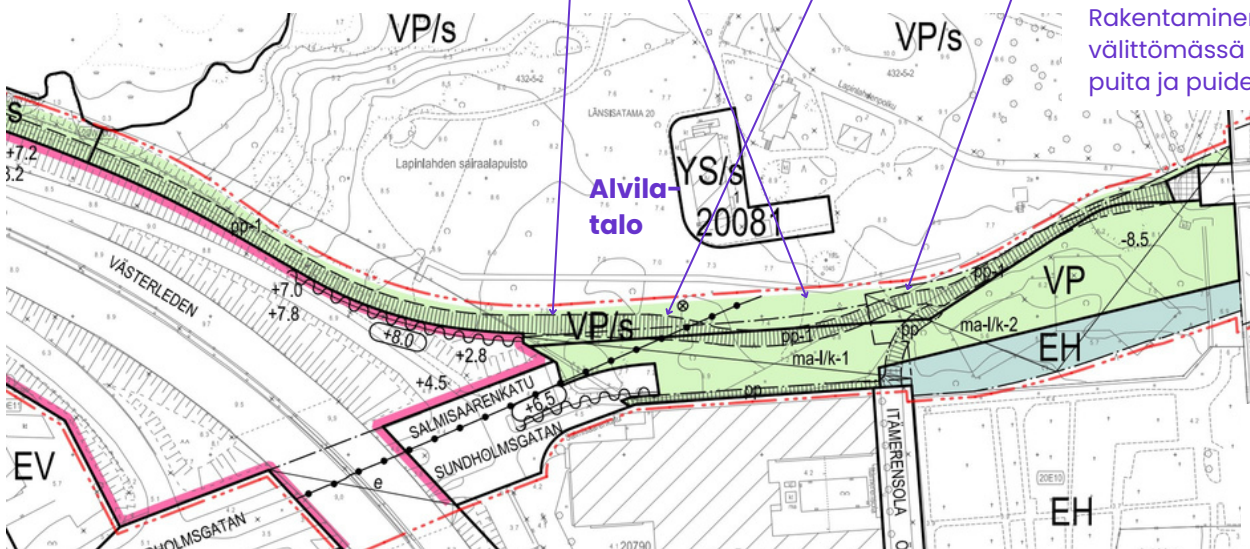
"Yhteys tulee toteuttaa kaupunkikuvallisesti laadukkaana ja sovitaa Lapinlahden sairaalapuiston arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sekä liito-oravan ydinalueeseen." Rakentaminen ei saa vaurioittaa sen välittömässä läheisyydessä olevia puita ja puiden juuria.

Lähteet:

Asemakaavan nro 12046 kartta, kaavamääräykset

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 12957 kartta, muutettu 4.11.2025, kaavamääräykset

Satamatunnelin asemakaava (nro. 12957)



Ulkoilu ja asuminen

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

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

10 Miten tunnelin rakentaminen vaikuttaa kävelyyn, pyöräilyyn ja ilmanlaatuun Lapinlahden alueella? Miten varmistetaan, että järjestelyt toimivat 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 ja asemakaavan muutoksen selostus, muutettu 4.11.2025, s. 65)

Tieliikenteen kokonaispäästöt kasvavat Satamatunnelin käytön aikana noin

250 tCO₂e vuodessa
(Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, muutettu 4.11.2025, s. 66),

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

11 Miten Satamatunneli sovitetaan yhteen Helsingin hiilidioksidin päästötavoitteen kanssa, kun katujen vapautuva kapasiteetti lisää autoilua?

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 d, s. 55)

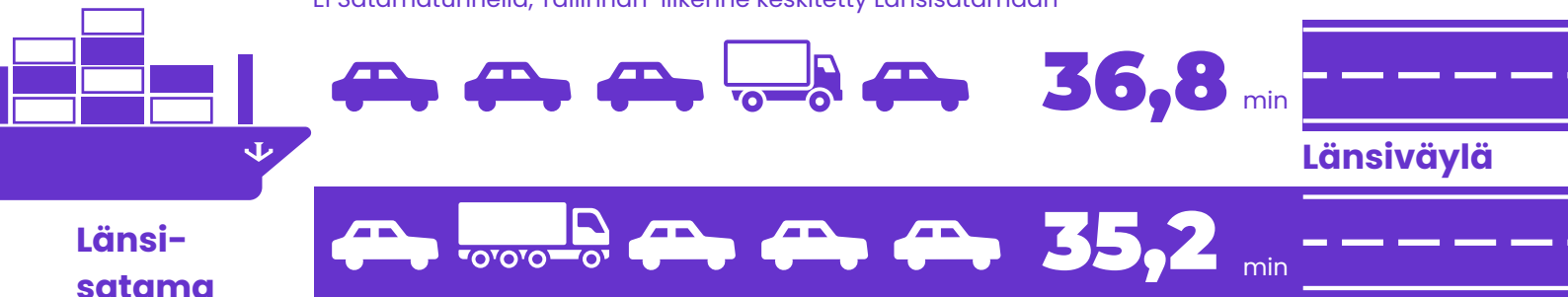


Helsingin kaupungin tytäryhteisön tulee kaikessa toiminnassaan edistää kaupungin hiilidioksidin päästötavoitteiden saavuttamista (Helsingin kaupunki 2023 b, s.27).

Ruuhkat Jätkäsaassa, Ruoholahdessa ja Länsiväylällä

Matka-aika iltahuipputunnin aikana keskimäärin

Ei Satamatunnelia, Tallinnan-liikenne keskitetty Länsisatamaan



Satamatunneli, Tallinnan-liikenne keskitetty Länsisatamaan

säästynyt aika = **1 min 34 s**

Lähde: Helsingin kaupunki, KYMP 2020

- 12** Millaisia muutoksia ja investointeja kaupunki joutuu tekemään Ruoholahden, Jätkäsaaren ja Mechelininkadun alueen liikennejärjestelmään Satamatunnelin rakentamisesta huolimatta?
- 13** Millä tavanomaisilla liikennesuunnittelun keinoilla katuverkon ruuhkautumista on yritetty vähentää?
- 14** Miten Helsingin kaupunki voi ennalta-ehkäistä tilanteet, joissa satamaan samanaikaisesti saapuvista laivoista aiheutuu merkittävää ruuhkaa katuverkolle tunnelista huolimatta?

Liikennemäärät katuverkolla kasvavat, koska *”liikenne-ennusteen perusteella [katuverkon] vapautuva kapasiteetti täyttyy kuitenkin osittain muusta liikenteestä [...], jolloin liikennemäärät katuverkolla eivät vähene yhtä paljon kuin tunneliin siirtyä liikennettä”* (Ramboll Oy 2024 a, s. 40).

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



Louhittua kiviainesta syntyy noin 400 000 m³, mikä vastaa neljää eduskuntataloa (Vuoro-vaikutusraportti, täydennetty 21.10.2025, s. 71). Kiviaineksen siirtäminen vaatii

4 400 kuorma-automatkaa

Jätkäsaaren ja Ruoholahden katuverkolla rakentamisaikana.

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

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.

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

Länsiväylä

Salmisaaren liittymä

↘ **+25 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
80 %
normaalista

Salmisaarenkatu

↘ **-5 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
30 %
normaalista

Meripuistontie ja Lauttasaaren silta

→ tunneli ei muuta ajoneuvojen määrää

nopeus noin
30 %
normaalista

Länsisatamankatu

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 Satamatunnelia ei rakenneta (VE0).*

Nopeuden alenema
(nopeus / vapaa nopeus)

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

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

Luvut: Ramboll Oy 2024 a: 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 ruuhkautunut esimerkiksi Länsisatamankadulla ja Jätkäsaarenlaiturilla ajoneuvojen pienemmästä määrästä huolimatta.

Jätkäsaarenlaituri

↗ **-12 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
30 %
normaalista

Hietalahdenranta

↘ tunneli ei muuta ajoneuvojen määrää

nopeus noin
40 %
normaalista

Välimerenkatu

↗ **+22 %**
ajoneuvoja

nopeus noin
80 %
normaalista

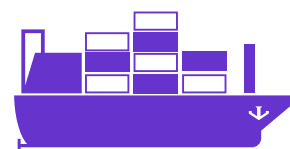
Tyynenmerenkatu

↗ **-22 %**
ajoneuvoja

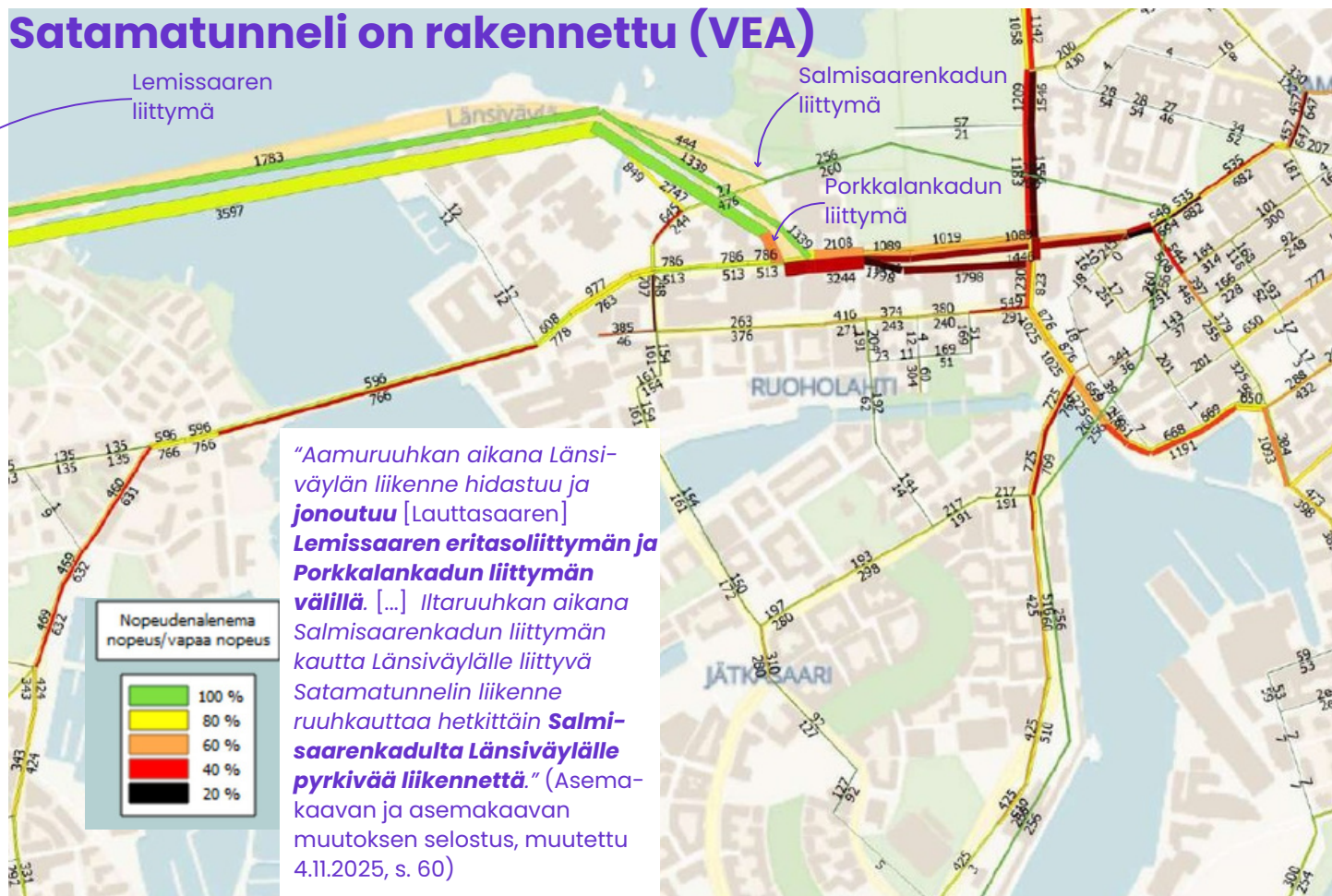
nopeus noin
80 %
normaalista

Satamatunnelin rakentaminen lisää huomattavasti ajoneuvojen määrää Salmisaaren liittymässä ja Välimerenkadulla.

Länsisatama



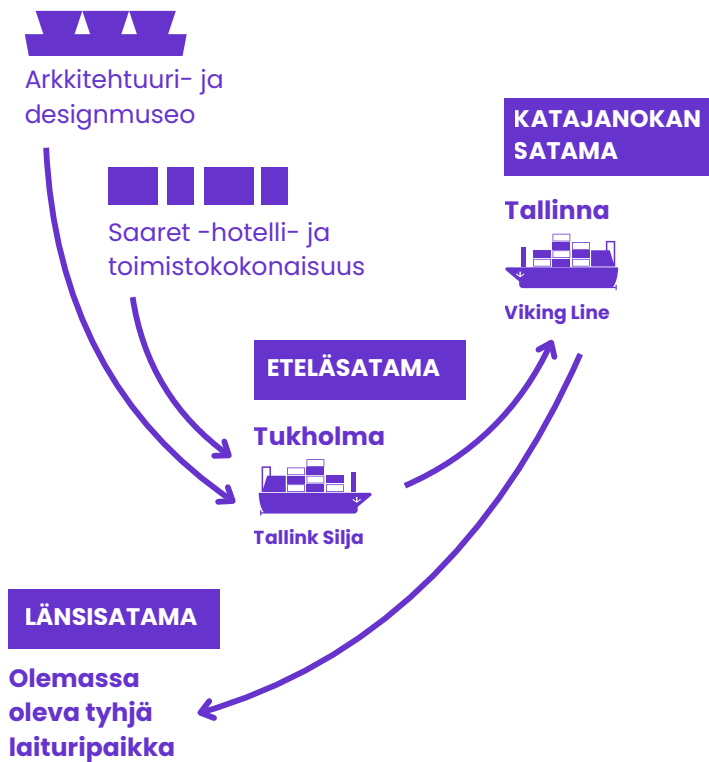
Ruuhkat aamun huipputunnilla vuonna 2040, Satamatunneli on rakennettu (VEA)



Ruuhkat aamun huipputunnilla vuonna 2040, ei Satamatunnelia (VE0)



Eteläsatama



Mielikuva satamatunnelin kiireellisyydestä on virheellinen.



Saaret-hankkeen ensimmäinen vaihe sekä arkkitehtuuri- ja designmuseo **voidaan toteuttaa Tukholman linjaliikenteen vielä toimiessa Eteläsatamassa**. Tukholman liikenteen siirtäminen Eteläsatamasta Katajanokalle vuonna 2033 Saaret-hankkeen toisen vaiheen mahdollistamiseksi edellyttää, että Katajanokan Tallinnan-liikenne on ensin siirretty muualle. (Vuoro-vaikutusraportti, täydennetty 21.10.2025, s. 40; Helsingin kaupunki, KYMP & Helsingin Satama Oy 2025, s. 18.)

Länsisatamassa on valmiina tyhjä laituripaikka, jota voidaan käyttää Katajanokalta siirtyville laivoille.

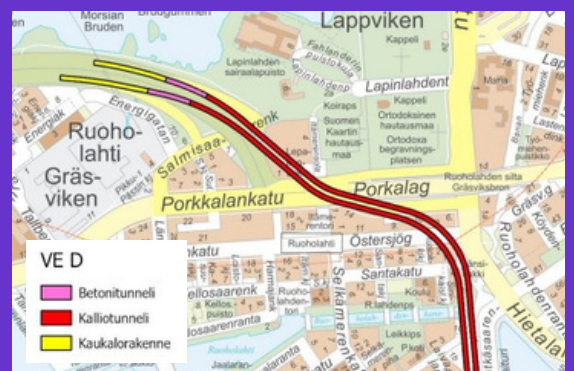
Satamatunnelilla on merkitystä ainoastaan tilanteessa, jossa tunnelin esitetyt hyödyt ajoneuvoliikenteen sujuvuudelle toteutuisivat.

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

Linjauksen valinta

15

Miksi jo Helsingin Sataman Kehittämishankkeen suunnitelma 2030 -dokumentissa (Helsingin Satama Oy 2021) lokakuussa 2021, jota esitettiin kaupunginhallitukselle ennakkokannan (2/2022, 36 §) antamista varten tammikuussa 2022, tunneli oli viitteellisesti suunniteltu A-linjauksen mukaisesti?



D-linjauksessa tunnelin pohjoinen suuaukko sijoittuisi kauemmas Länsiväylälle, eikä se heikentäisi luonto-, virkistys- ja kulttuuri-perintöarvoja Lapinlahden puistossa. Linjaus edellyttää Salmisaaren voimalaitoksen öljyluolien käytöstä poistoa.

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

Salmisaaren luolat 1 ja 2

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

Raskaalle polttoöljylle ei tarvita öljyluolien tyhjentämisen jälkeen uutta varastosäiliötä. (Helsingin Satama Oy 2023: YVA-selostus, s. 148.)

Salmisaaren luola 3

Kivihiilen korvaavaksi lämmöntuotantomuodoksi Helen on muuttanut Salmisaaren A-voimalaitoksen hiilikattilan puupelleteille. Kevyttä polttoöljyä käytetään kattiloiden käynnistykseen sekä pellettikattilan varapolttoaineena ja Kellosaaren varavoimalaitoksen polttoaineena. (Helsingin Satama Oy 2023, s. 143–144)

Öljyluolien käytöstä poistaminen

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

3

vuotta (Helsingin Satama Oy 2023, s. 148)

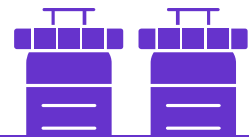
- ajoväylän kunnostus
 - luolien tyhjentäminen
 - luolien puhdistus ja tuuletus
 - luolien kunnon kartoitus ja kallio-rakenteellinen mitoitus luolien sisäisillä mittauksilla
 - kallion lujitus
 - toteutussuunnitelmien tekeminen
 - Tukesin louhintakiellon purkaminen
- (Vuorovaikutusraportti, täydennetty 21.10.2025, s. 38–39)

Työvaiheet voivat olla osin päällekkäisiä (Helsingin Satama Oy 2023, s. 149).

Kruunuvuorenrannan luolat

Öljyluolien käytöstä poistaminen on onnistunut nopealla aikataululla Kruunuvuorenrannassa.

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. Sitten niihin on toteutettu energian kausivarasto. (Helen Oy 2021.)



Kevyen polttoöljyn varastointi

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

Uuden varaston toteutusvaihtoehtojen selvitksen perusteella *“todennäköisimpänä toteutettavana konseptina pidetään **kaksi-osaisen terässäiliön asentamista nykyiseen maanalaiseen hiilisilloon**,”* (Helsingin Satama Oy 2023, s. 151) joka on poistunut varastointikäytöstä Helenin luovuttua kivihiilen käytöstä.

Siiloon on olemassa valmiit ajoyhteydet. Ratkaisu ei edellytä kallion louhintoja. Rakennustyöt suoritetaan olemassa olevien tunneliyhteyksien kautta. Ennen terässäiliöiden asentamista tulee siilosta purkaa joitakin nykyrakenteita. Siilon painepesuun vedellä arvioidaan kuluvan noin

2

kuukautta. (Helsingin Satama Oy 2023, s. 151.)



16

Mihin perustuu arvio, jonka mukaan korvaavan säiliön toteuttamiseen kuluisi 6–8 vuotta (Helsingin Satama Oy 2023: s. 151) tai 6–10 vuotta (Vuorovaikutusraportti, täydennetty 21.10.2025, s. 39)?

Keskittäminen vs. kasvun ohjaaminen Vuosaareen



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



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

*"Vuosaaren ja Tallinnan Muugan välistä ro-pax-yhteyttä on kehitetty voimakkaasti viime vuosina, sillä se mahdollistaa paitsi auton kanssa matkustaville, myös rekoilla ja trailereilla 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 Vuosaaressa (Helsingin Satama Oy 2025 b).

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 %

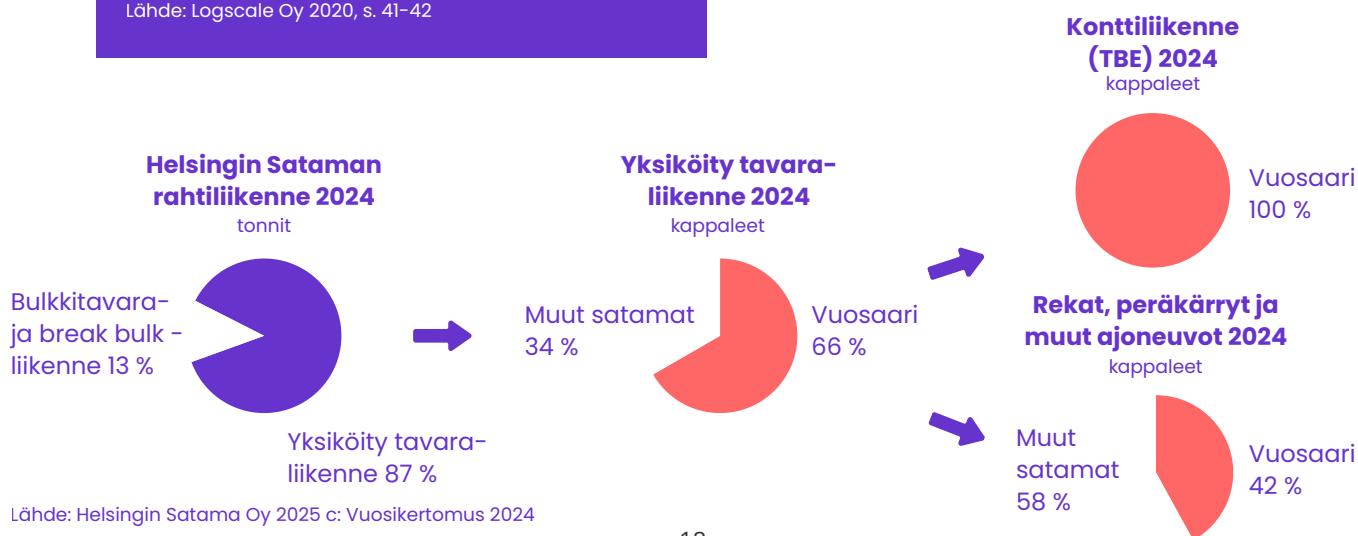
Keskustan satamien rekkaliikenne väheni

-4 %

Lähde: Logscale Oy 2020, s. 41–42

- 19** Kuinka suuri osuus laivaliikenteestä siirtyy käyttämään muita satamia, jos Länsisataman käyttäminen kallistuu satamamaksujen korottamisen takia? Miksi korotettujen maksujen vaikutusta rahtiliikenteeseen ei ole pilotoitu?

- 20** Mihin perustuu väite "matkustajat haluavat saapua Helsingin keskustaan" (Helsingin kaupunki, KYMP & Helsingin Satama Oy 2025, s. 10)? Ovatko kysely ja tulokset saatavilla julkisesti?



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			
Omistajan, Helsingin kaupungin näkökulmasta skenaarion			
Omistajahyötypotentiaali, 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.”



Liikennetilastot ja -ennusteet

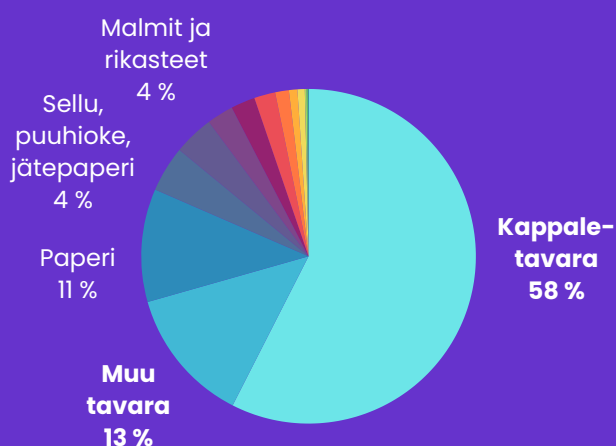


Koko Suomessa ulkomaan rahtiliikennettä oli vuonna 2023 yhteensä 87,3 miljoonaa tonnia. Suomen suurin ulkomaan rahtiliikenteen satama oli Porvoon Sköldvik 21,37 miljoonalla tavaratonnilla. Toiseksi suurin satama oli Hamina-Kotka 13,80 miljoonalla tavaratonnilla. Kolmanneksi suurin oli Helsingin satama 13,39 miljoonalla tavaratonnilla (15 %). (Traficom 2025, s. 19.)

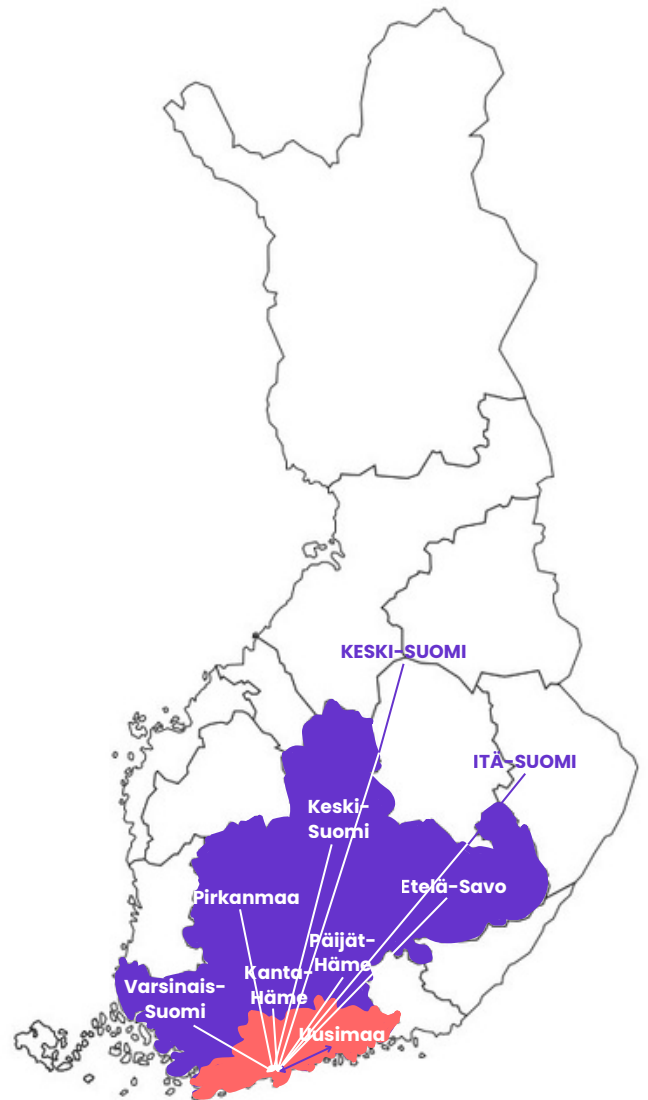
Kaikista ulkomaan rahtiliikenteen kuljetusyksiköistä (kontit, kuorma-autot ja kuorma-autojen perävaunut) 49 prosenttia kulki Helsingin sataman kautta. Konteista 32 prosenttia, kuorma-autoista 70 prosenttia ja kuorma-autojen perävaunuista 45 prosenttia kulki Helsingin sataman kautta. (Traficom 2025, s. 20–23.)



Helsingin Sataman rahtiliikenteen jakautuminen tavaralajeittain 2025



Lähde: Tilastokeskus, Statfin 2025 a



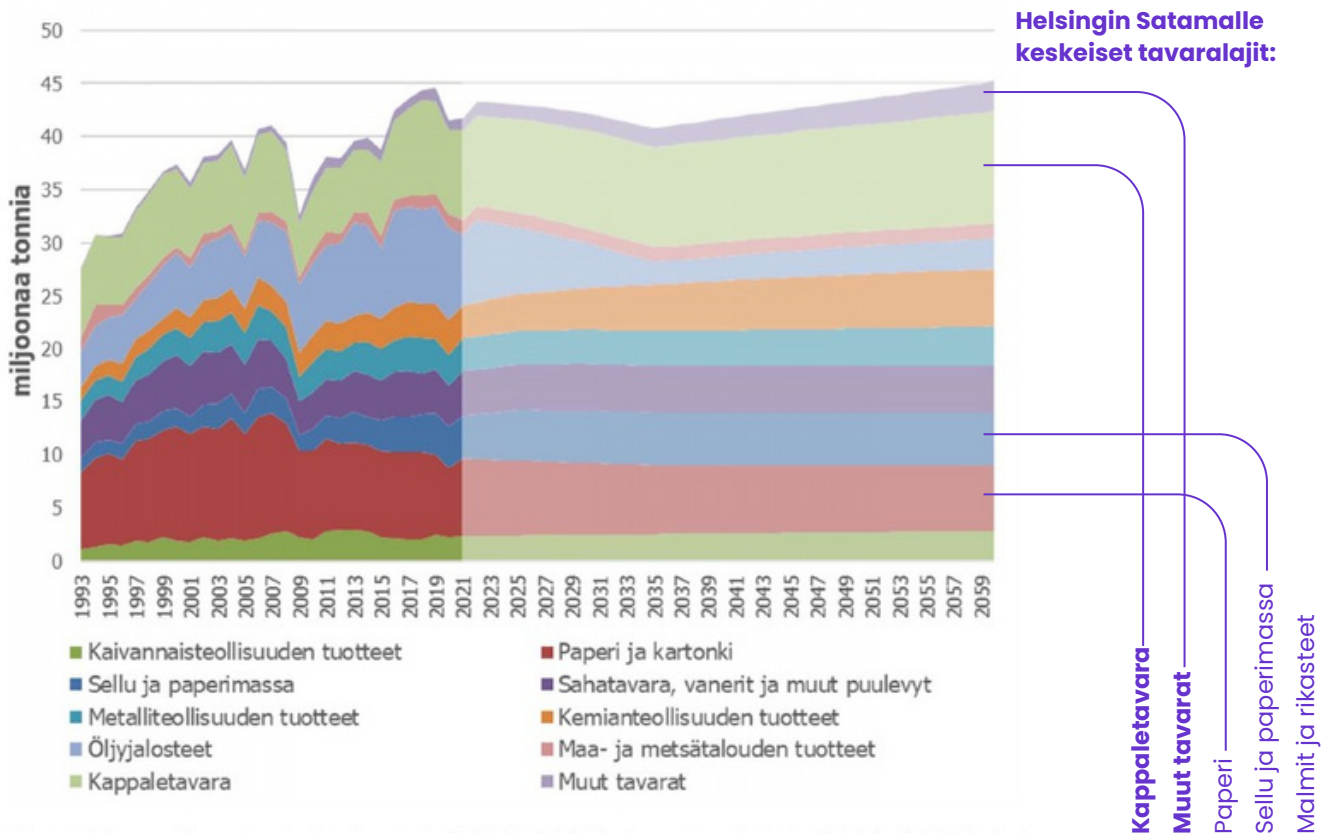
Suurin osa Helsingin satamaan saapuvasta tieliikenteestä tulee pohjoisesta ja idästä. Vuonna 2023 Helsingin satamaan saapui maanteitse muun muassa kappaletavaraa Etelä-Savosta, Kanta-Hämeestä, Keski-Suomesta, Pirkanmaalta, Päijät-Hämeestä, Uudeltamaalta ja Varsinais-Suomesta sekä metsäteollisuuden tuotteita Itä- ja Keski-Suomesta (Traficom 2025, s. 25–26).

Helsingin satamasta lähti tiekuljetuksina muun muassa kappaletavaraa **Uudenmaan logistiikka-keskuksiin**. (Traficom 2025, s. 25–26.) **”Suomen merkittävin logistinen vyöhyke sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman, Vuosaaren sataman ja pääradan, Kehä III:n sekä nelos- ja viitostien ympäristössä. Sitä kautta kulkee suurin osa Suomen tuontitavaroista ja erityisesti kuluttajille kulkevista kulutustavaroista.”** (Tapaninen 2021.)

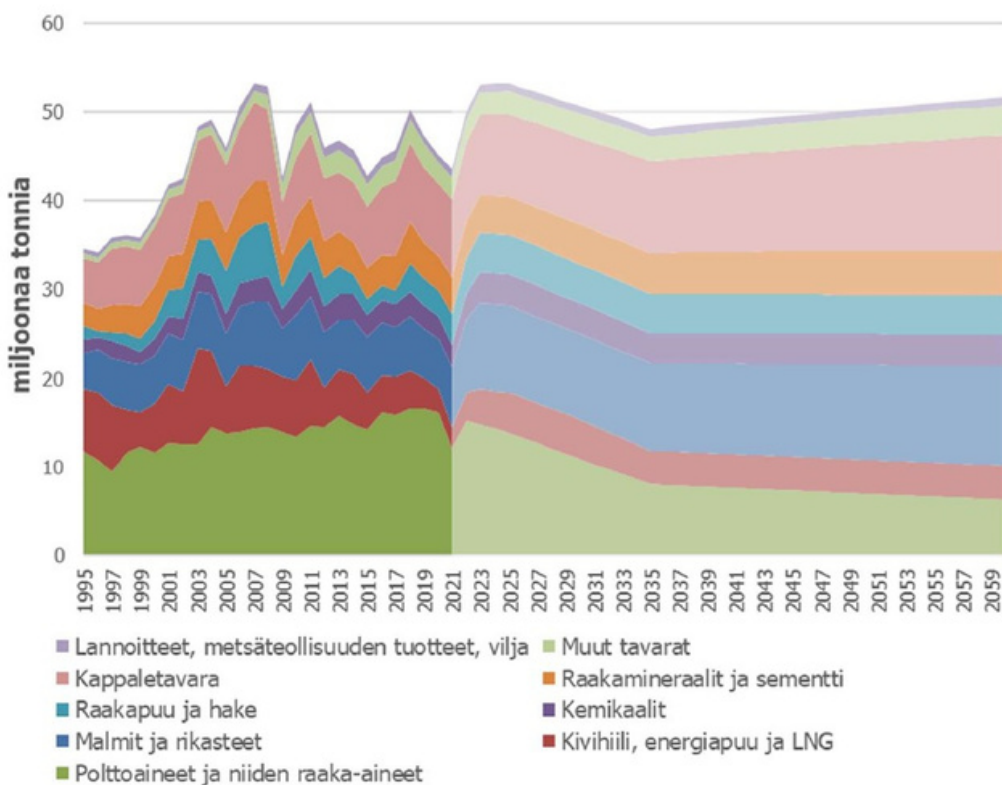


Kaikkien Suomen satamien ulkomaan rahtiliikenne: toteutunut 1993–2021 ja ennusteet 2021–2060

Traficom ei muuttanut ulkomaan merikuljetusten ennusteita päivittäessään valtakunnallisia liikenne-ennusteita vuonna 2024, koska laskelmien pohjana olleet raskaan teollisuuden ennusteet eivät muuttuneet edellisen, vuoden 2022 liikenne-ennusteen jälkeen (Traficom 2024 b, s. 65).



Kuva 90. Viennin toteutuneet (1995–2021) ja ennustetut (2022–2060) kokonaistonnit.

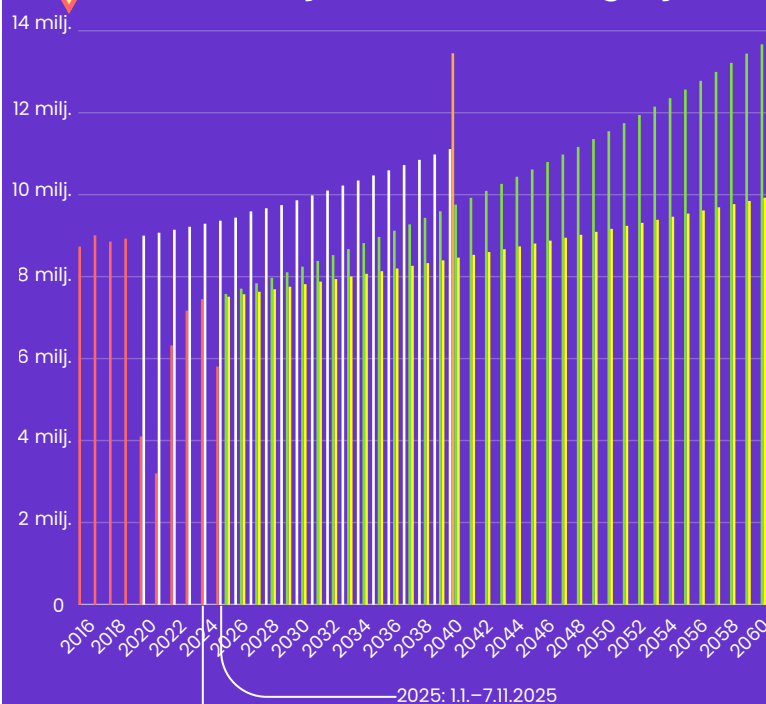


Kuva 101. Tuonnin toteutuneet (1995–2021) ja ennustetut (2022–2060) kokonaistonnit.

Lähde: Traficom 2022, s. 125, 136



Matkustajaliikenne Helsingin ja Viron välillä 2016–2060



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



- 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:** “Länsi-sataman vuosittainen matkustajamäärä on arvioitu kasvavan nykytilaan verrattuna 6 miljoonalla matkustajalla vuodessa vuoteen 2040 mennessä” (Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, päivätty 11.2.2025, s. 16)
- Helsingin Sataman ennuste marraskuussa 2025:** Matkustajaliikenteen ennustetaan kasvavan keskimäärin 1,7 % vuodessa (Helsingin kaupunki, KYMP & Helsingin Satama Oy 2025, s. 1–2).
- Helsingin Sataman negatiivinen skenaario marraskuussa 2025:** Matkustajaliikenteen ennustetaan kasvavan keskimäärin 0,8 % vuodessa (Helsingin kaupunki, KYMP & Helsingin Satama Oy 2025, s. 2).

Toteutuneiden matkustajamäärien lähde: Tilastokeskus, StatFin 2025 b



Helsingin Sataman liikennemäärät lokakuussa 2025 verrattuna vuoden takaiseen

kokonaistavaraliikenne
 **-8,9 %**

kuorma-autojen ja perävaunujen määrä
 **-4,2 %**

matkustajaliikenne Tallinnaan
 **-1,8 %**

Lähde: Helsingin Satama Oy 2025 a



- 21** Mihin perustuvat Helsingin Sataman uusimmat kasvuennusteet? Ovatko perustelut kattavat?
- 22** Mikä on negatiivisen skenaarion (Helsingin kaupunki, KYMP & Helsingin Satama Oy 2025, s. 1–2) toteutumisen todennäköisyys?
- 23** Millä todennäköisyydellä matkustajaliikenne ei kasva ollenkaan?

Talous ja hankkeen riskit

24

Miten kaupunginvaltuusto voi päättää asemakaavasta ilman tietoa hankkeen riskeistä, riskien todennäköisyyksistä, riskeihin varautumisesta sekä hankkeen vaikutuksista Helsingin kaupungin ja kaupunkikonsernin talouteen?



Satamatunnelin kustannuksiksi on arvioitu noin

310 milj. €

Lähde: Helsingin kaupunki, KYMP 2025 b

Helsingin Satama Oy aikoo rahoittaa hankkeen kokonaan sataman liikenteestä keräämillä maksuilla (Vuorovaikutusraportti, s. 26).

Kuljetusyhtiöiden kustannukset kasvavat.



Suomen ja Keski-Euroopan väliselle kumipyöräliikenteelle on olemassa neljä vaihtoehtoista reittiä, joiden väliset erot kokonaiskustannuksissa 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)

*“Toimintaympäristön muutokset ovat olleet nopeita ja **vaikvasti 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)

Yksi valmisteluaineiston ainoista kohdista, joissa sivutaan hankkeen taloudellista kestävyyttä kuuluu näin (Vuorovaikutusraportti, täydennetty 21.10.2025, s. 26):

“Kehittämishjelman investointikokonaisuus 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 kehittämishjelman keskeisimmät investoinnit:

- Länsisataman satama-alueen laajentaminen
- matkustajaterminaalien uusiminen Länsisatamassa ja Katajanokalla
- Vuosaaren sataman nykyisen satama-alueen laajentaminen vastaamaan tulevaisuuden rahtiliikenteen tarpeita
- Satamatunneli

25

Miten Helsingin Satama on varautunut liikenteen mahdolliseen ohjautumiseen muihin satamiin?

26 Pitääkö EU Satamatunneli-hanketta tarpeellisena TEN-T-ydinverkon kehittämiseksi?

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 a.)

27 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-termiinalin uudelleenrakentamisen ja Länsisataman alueen maanalaisen laajentamisen **suunnitteluun**. (Euroopan komissio n.d.: Twin-Port V.)

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

Helsingin Satama Oy on Helsingin kaupungin 100-prosenttisesti omistama tytäryhteisö ja kuuluu siten Helsingin kaupunkikonserniin.

28 Mitä tapahtuu, jos laivaliikenne ei kasva Helsingin Sataman ennusteiden mukaisesti eikä satama pysty kattamaan investointikuluja liikenteeltä kerättävillä maksuilla?



Helsingin kaupungin konserniohje ei poissulje sitä, etteikö kaupunki voisi joutua kattamaan itse sataman mahdollisia tappioita: *”Kaupunki ei lähtökohtaisesti rahoita markkinaehtoisesti toimivia tytäryhteisöjä, **ellei tästä poikkeamiseen ole yksittäistapauksessa perusteltu syy**”* (Helsingin kaupunki 2023 a, s. 13).



Euroopan parlamentti on esittänyt huolensa siitä, että ulkomaisten valtioiden määräysvallassa olevat yritykset ovat kasvattaneet strategisesti omistuksiaan Euroopan satamissa, terminaaleissa, yrityksissä ja satama-infrastruktuureissa (Euroopan parlamentti 2024).

Kiinan valtionyhtiöt Cosco ja CMP omistavat terminaaleja muun muassa Rotterdamissa, Antwerpenissa, Valenciassa, Marseillessa ja Hampurissa, joka on Euroopan kolmanneksi suurin konttisatama (Helsingin Sanomat 8.10.2022; Helsingin Sanomat 26.10.2022; World Ports Org 31.12.2023). Kreikka joutui velkakriisiin aikaan myymään koko Pireuksen sataman Coscolle. Pireuksen omistus päättyi vastikään USA:n ja Kiinan diplomaattien väittelyn kohteeksi. (World Ports Org 24.11.2025.)

Helsingin **Vuosaarella Kiinan valtion sijoitusyhtiö CIC omistaa logistiikka-keskuksen ja satamaoperaattoreita palvelevan Vuosaari Service Centerin** (Helsingin Sanomat 8.10.2022).



Yhteiskuntataloudellinen kannattavuusarviointi



Helsingin kaupungin liikennehankkeiden käsittelyohjeet

Helsingin kaupungin 1.1.2025 voimaan astuneet liikennehankkeiden käsittelyohjeet koskevat erityisesti **taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittäviä** liikennehankkeita. Niillä tarkoitetaan *"kaupunkikonsernin hanketta, joka on taloudellisen arvonsa, pitkän keston, liikenteellisten vaikutustensa, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai jonkin muun syyn takia kaupungin kannalta poikkeuksellinen ja strategisesti merkittävä."* Ohjeiden **tarkoituksena on varmistaa, että liikennehankkeet käsitellään hyvän hallintotavan mukaisesti, sekä vahvistaa päätösten tietopohjaa ja läpinäkyvyyttä.** (Helsingin kaupunki 2025 b, s. 3–5.)

Liikennehankkeiden käsittelyohjeet koskevat **kaupunkikonsernin** pysyviä katu-, tie- ja raidehankkeita (Helsingin kaupunki 2025 b, s. 5).



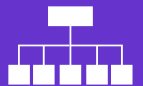
Satamatunneli on

taloudellisesti ja periaatteellisesti merkittävä liikennehanke

sillä se on poikkeuksellisen kallis investointi, jolla on laajat vaikutukset Jätkäsaaren ja Länsiväylän liikenteeseen, Salmisaaren kehittämismahdollisuuksiin sekä Lapinlahden luonto- ja kulttuuriperintöarvoihin. Suunnitelman mukaan viisi vuotta kestävät rakennustyöt vaikuttavat merkittävästi liikkumiseen Ruoholahden ja Jätkäsaaren alueella.

Helsingin Satama Oy on Helsingin kaupungin 100-prosenttisesti omistama tytäryhteisö ja siten

osa kaupunkikonsernia



(Helsingin kaupunki n.d.: Helsingin Satama Oy:n omistajastrategia).

Jo Helsingin Sataman kehittämisohjelmaa ja Satamatunnelia suunniteltaessa oli voimassa katu-, liikenneväylä-, rata- ja puisto- hankkeiden käsittelyohjeet. Helsingin Satama Oy mainittiin myös näiden ohjeiden sivulla 6 osana vastuutahojen esittelyä. (Helsingin kaupunki, keskushallinto 2018, s. 6.)



Sekä Helsingin kaupungin vanhoissa että uusissa käsittelyohjeissa edellytetään, että **taloudellisesti ja periaatteellisesti merkittävistä liikennehankkeista tehdään** Liikenneviraston, nykyisen **Väyläviraston ohjeiden mukainen yhteiskuntataloudellinen kannattavuusarvio** (Helsingin kaupunki, keskushallinto 2018, s. 32; Helsingin kaupunki 2025 b, s. 26).

Satamatunneli on Helsingin kaupunkikonserniin kuuluvan yhtiön pysyvä tiehanke, joten **Helsingin Satama Oy on velvollinen noudattamaan Helsingin kaupungin liikennehankkeiden käsittelyohjeita.** On epäolennaista, onko tunnelihanke osa laajempaa kokonaisuutta, sillä yllä mainitut kriteerit täyttyvät.

Lisäksi Helsingin Satama Oy on nimenomaan mainittu liikennehankkeiden käsittelyohjeiden sivulla 6 osana vastuutahojen esittelyä.



Väyläviraston liikenneväylien hankearvioinnin yleisohje

Väyläviraston ohjeet perustuvat lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) 15 §.

Kannattavuuslaskelman avulla arvioidaan liikenneväyläinvestoinnin keskeisimmät rahamääräisiksi muutettavat vaikutukset. Väyläviraston ohjeiden mukaisessa **kannattavuuslaskelmassa noudatetaan yhteiskuntataloudellisen hyöty-kustannusanalyysin periaatteita**. Kannattavuuslaskelmassa tutkitaan yhden tai useamman hankevaihtoehdon ja vertailuvaihtoehdon välistä eroa. (Väylävirasto 2022, s. 28.)

Yhteiskuntataloudellinen kannattavuusarvio sisältää useimmissa tapauksissa ainakin seuraavia osia:

- hankkeen suunnittelu- ja rakentamiskustannukset
- rakentamisen aikainen korko
- välilliset investoinnit
- julkisten varojen rajakustannus valtion ja kuntien Investointikustannuksista
- vaikutukset väylänpidon kustannuksiin sekä näiden kustannusten aiheuttama julkisten varojen rajakustannus
- rakentamisen aikaiset haitat
- käyttäjähyödyt
- tuottajan ylijäämän muutos
- turvallisuusvaikutukset
- ympäristövaikutukset
- vaikutus julkistalouteen
- investoinnin jäännösarvo

(Väylävirasto 2022, s. 30.)

Kaikkien merkittävästi lopputulokseen vaikuttavien tekijöiden epävarmuus on käsiteltävä. Näitä tekijöitä ovat yleensä investointikustannus, liikenne-ennusteet sekä oletukset maankäytön ja muun liikennejärjestelmän kehittymisestä. (Väylävirasto 2022, s. 34.)



Hankearvioinnista on laadittava erillinen raportti, joka tulee Väyläviraston tai ELY-keskuksen julkaisemana

yleisesti saataville.

Raportin ohella hankearvioinnista on tehtävä riittävän tarkka dokumentointi, jonka tärkeimmät osat ovat kustannusarvion, liikenne-ennusteiden ja kannattavuuslaskelman riittävän yksityiskohtainen kuvaaminen lähdeviitteineen. Asiat tulee esittää **sillä tarkkuudella, että arviointi on tarkistettavissa**, arvioitavissa ja tarpeen mukaan päivitettävissä. (Väylävirasto 2022, s. 39–40.)

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 15 g §

$$I_p, Kr_p = \sum_{t=-n}^0 \frac{1}{(1+i)^t} (I_t, Kr_t)$$

$$\frac{H}{P} = \frac{H_p - K_p - Kr_p - J_p}{I_p}$$

- 29** Miksi Helsingin kaupungin ja Väyläviraston lakiin perustuvia ohjeita ei ole noudatettu Satamatunneli-hankkeessa?



Kuntataloudellinen kannattavuusarviointi



Liikennehankkeiden käsittelyohjeiden mukaan kaupunkiseuduille sijoittuvilla joukkoliikennehankkeilla on kunnan kannalta vaikutuksia, jotka eivät näy yhteiskuntataloudellisessa kannattavuusarvioinnissa. Siksi **taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittä-vissä liikennehankkeissa toteutetaan kunta-taloudellisten vaikutusten arviointi**, jonka tarkoituksena on hankkeiden arviointi erityisesti kaupungille koituvien kustannusten ja hyötyjen näkökulmasta. (Helsingin kaupunki 2025 b, s. 26–27.)

30

Onko kaupunkiympäristön toimiala tehnyt kuntataloudellisen vaikutusarvioinnin? Miksi se ei ole valmisteluaineiston liitteenä?



Kuntataloudellisten vaikutusten arvioinnin tarkemmasta sisällöstä ja laajuudesta sovitaan hankekohtaisesti. Siinä huomioidaan tyypillisesti muun muassa seuraavaa:

- vaikutukset asuin- ja muuhun **rakentamiseen** (sijoittuminen, tehokkuus, tyyppi ja ajoittuminen)
- kaikki kaupunkikehittämisen edellyttämät investoinnit (ml. esi-, infra- ja palvelurakentaminen)
- vaikutukset kaupungin **maasta saamiin tuloihin** (ml. tontinluovutustulot ja maankäyttökorvaukset)
- vaikutukset käyttötalouteen (ml. verotulot, ylläpitokustannukset ja toimintamenot)

(Helsingin kaupunki 2025 b, s. 29.)



Luottamushenkilöiden tietojensaantioikeus



Luottamushenkilöiden tietojensaantioikeus

Kuntalain 83 §:n mukaan luottamushenkilöllä on oikeus saada **tietoja, joita hän pitää tarpeellisina toimessaan**. Tietojensaantioikeus ei ulotu salassa pidettäviin tietoihin, elleivät ne ole päätöksenteon perusteena toimielimen käsiteltävänä olevassa asiassa.

Helsingin kaupungin konserniohjeen kohdan 23 mukaan tietojensaantioikeus koskee myös kaupungin hallussa olevia tytäryhteisöjen toimintaa koskevia tietoja (Helsingin kaupunki 2023 a, konserniohje s. 20).

Lisäksi Helsingin Satama Oy:n yhtiöjärjestys antaa luottamushenkilöille oikeuden saada käyttöönsä **satamalla itsellään olevia tietoja ja asiakirjoja** (Helsingin Satama Oy 2018, yhtiöjärjestyksen muutos, 11 §).

Tietojensaantioikeus ei koske tietoja ja asiakirjoja, jotka viranomaisen asiakirjoina olisivat lain mukaan salassa pidettäviä. Tämä rajoitus ei päde pormestarin ja apulaispormestarien konserniohjaukseen liittyviin tietopyyntöihin. (Helsingin Satama Oy 2018, 11 §; Helsingin kaupunki 2023 a, s. 20; Helsingin kaupunki 2023 c, s. 8.)

Uudesta konserniohjeesta päätetään kaupunginvaltuustossa lähiaikoina. Tietojensaantioikeus säilyy konserniohjeluonnoksen perusteella yllä kuvatun laisena (Helsingin kaupunki 2025 a, s. 24–25).

Kuntalaki 83 §



Helsingin Satama ja kaupunkiympäristön toimiala vastasivat kirjallisesti kaupunginhallituksen esittämiin kysymyksiin 19.11.2025 (Helsingin kaupunki, KYMP ja Helsingin Satama Oy 2025).

31

Ovatko Helsingin Sataman ja kaupunkiympäristön toimialan vastaukset luottamushenkilöiden kysymyksiin riittävän tarkkoja ja perusteltuja?



Suhde muuhun kaupunkisuunnitteluun

32 Millainen kaupunginosa Salmisaaren halutaan olevan tulevaisuudessa?



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 c

33 Miten Salmisaaren rakennusoikeuksista luopumista perustellaan kaupungin budjetin näkökulmasta?

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

138 milj. €

pienempi kuin D-linjauksella.

Lähde: Helsingin kaupunki, KYMP 2025 c

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

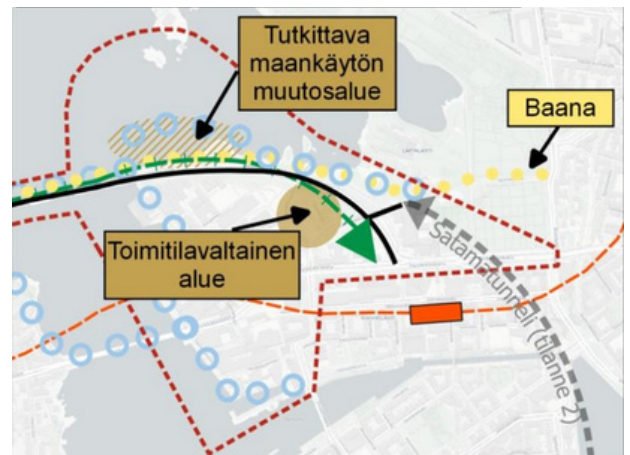
Satamatunnelin asemakaavan ratkaisut asettavat reunaehdot Länsiväylän ympäristön osayleiskaavoitukselle ja käytännössä **rajaavat osayleiskaavoituksen liikkumavaraa.**

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

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 b

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



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

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

Suhde aiempiin päätöksiin

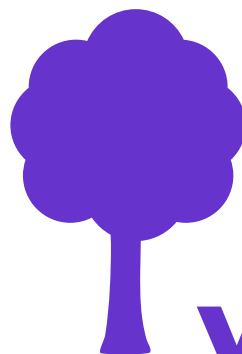


hpp-1

Kaupunginvaltuuston päätöksen mukaan tunnelin
jatkosuunnittelussa on selvitettävä mahdollisuudet
rakentaa se *“siten, että se ei vaikuta kielteisesti
Lapinlahden sairaala-alueen luonto-, virkistys- ja
kulttuuriarvoihin”* (Helsingin kaupunginvaltuusto
2/2021, 19 §).



hpp-1



VP/s

35

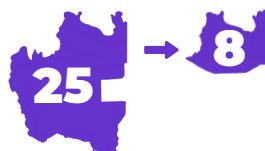
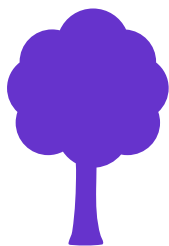
Kuinka tarkasti kaupungin-
valtuuston vuonna 2021 tekemä
periaatepäätös vaatii selvittä-
mään Lapinlahden puistoalueen
ulkopuolelle sijoittuvien tunneli-
linjausten rakentamista? Miten
laajat kielteiset vaikutukset
Lapinlahden puistoon voidaan
hyväksyä kaupunginvaltuuston
päätöksen valossa?

36

Mikä merkitys asemakaavojen
suojelumerkinnöillä on, jos ne
voidaan kumota uudella
asemakaavalla? Esitetty asema-
kaavamuutos sivuuttaa voi-
massa olevan asemakaavan
suojelumerkinnät, joiden tarjo-
amaa suojaa on toistuvasti
kuvattu riittäväksi turvaamaan
puiston luonto- ja kulttuuri-
perintöarvot.

hpp-1

hpp



hpp



Kaavoitusprosessi



Kaupunginvaltuuston 3.2.2021 tekemässä periaatepäätöksessä sanotaan: *"Länsisatamasta Länsiväylälle **suunnitellaan** satamatunneli, joka mahdollistaa Länsisataman toimintojen laajentamisen ja satamaliikenteen sujuvan järjestämisen"* (Helsingin kaupunginvaltuusto 2/2021, 19 §). **Kaupunginvaltuusto ei tehnyt päätöstä tunnelin rakentamisesta. Nyt päätettävässä asemakaavan muutoksessa ei päätetä ainoastaan tunnelin linjauksesta vaan myös siitä, rakennetaanko tunneli ylipäänsä.**

Vuorovaikutusraportin (s. 39) mukaan asemakaavavaiheessa edellä mainitun kirjauksen on kuitenkin tulkittu tarkoittavan, että *"kaupunginvaltuuston päätöksen (3.2.2021) mukaisesti satamatunneli on osa Helsingin satamatoimintojen uudelleenjärjestelyä."* Siksi kaavoituksessa ei ole tutkittu vaihtoehtoa, jossa tunneli jätettäisiin rakentamatta.

Vielä ympäristövaikutusten arviointivaiheessa tämä 0-vaihtoehto oli mukana selvityksissä (Vuorovaikutusraportti, täydennetty 21.10.2025, s. 39).

On myös huomionarvoista, ettei Satamatunnelia ole mainittu Helsingin Satama Oy:n omistajastrategiassa (Helsingin kaupunki n.d.), toisin kuin Länsisataman ja Vuosaaren satamien laajentaminen sekä Eteläsataman vapauttaminen satamaliikenteestä.

38

Millä perusteella tulkinta kaupunginvaltuuston periaatepäätöksen sisällöstä muuttui YVA-vaiheen ja asemakaavoituksen välisenä aikana?



Asemakaavan laadinnan yhteydessä ei ole selvitetty hankkeen rakentamisaikaisia vaikutuksia. 21.10.2025 täydennetyn vuorovaikutusraportin mukaan (s. 51) *"rakentamisen aikaisia vaikutuksia arvioidaan ja säännellään myöhemmissä, toteutukseen liittyvissä lupamenettelyissä."* Tunnelin rakentaminen tulee väistämättä vaikuttamaan 30 metrin päässä asuvien henkilöiden elinolosuhteisiin.

37

Miksi vuorovaikutuksessa ei ole kiinnitetty erityistä huomiota Alvilatalossa asuvien, haavoittuvassa asemassa olevien mielenterveyskuntoutujien kuulemiseen?



Alueidenkäyttölain 6 §:n mukaan *"kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden henkilöiden ja yhteisöjen kanssa, **joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.**"*

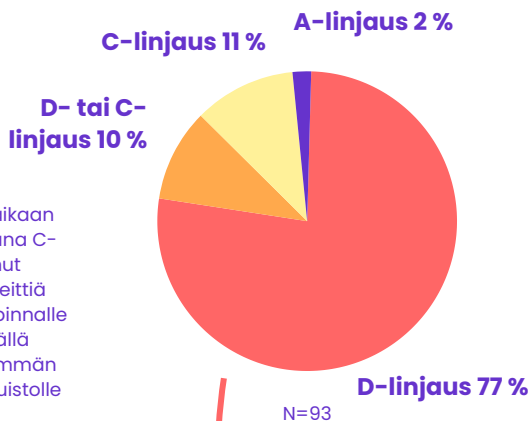
Kuntalain 22 §:n mukaan *"valtuuston on pidettävä huolta **monipuolisista ja vaikuttavista osallistumisen ja vaikuttamisen mahdollisuuksista ja menetelmistä.*** Osallistumista ja vaikuttamista voidaan edistää erityisesti [...] 2) selvittämällä asukkaiden ja kunnassa säännönmukaisesti tai pitempiaikaisesti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

**Alueidenkäyttölaki 6 §
Kuntalaki 22 §**

Kaupunkilaisten mielipiteet Helsingin kaupungin osallisuustyökalujen tulosten perusteella

Kerrokantasi-kysely Satamatunnelin suunnittelusta 19.12.2022–20.1.2023

Paras linjaus preferenssinsä ilmaisseiden kaupunkilaisten mielestä



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

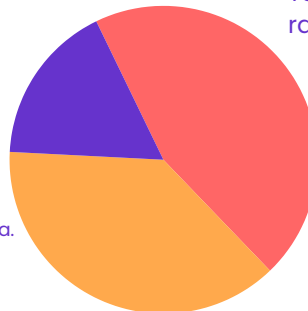


Kaupunkilaisten kannat tunnelin rakentamiseen

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 %



Epäselvä kanta tunnelin rakentamiseen 38 %

N=151

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

Lähde: Helsingin kaupunki, KYMP 2023 a: 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.

Asukastilaisuus 16.1.2023



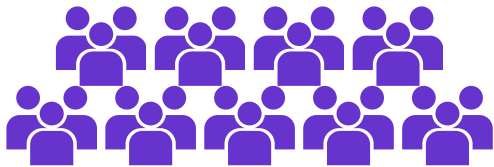
"Linjausvaihtoehdoista kannatusta keräsi selkeästi eniten vaihtoehto D. Muiden vaihtoehtojen Lapinlahden puiston etelä-osaan aiheuttamat rakennustyöt ja muutokset keräsivät runsaasti kritiikkiä liki kaikissa käytetyissä puheenvuoroissa." (Vuorovaikutusraportti, täydennetty 21.10.2023: Asukastilaisuuden 16.1.2023 muistio)

Kaupunkilaisten mielipiteiden merkitys kaavoituksessa



Täydennetty vuorovaikutusraportti antaa ymmärtää, ettei kaupungin omien vuorovaikutus- ja osallisuusmenetelmien tuloksia tarvitse kuitenkaan huomioida kaavoituksessa. Raportin mukaan "ei voida todistettusti sanoa, että kaupunkilaisten enemmistö vastustaisi hanketta, vaikka kaavan vuorovaikutuksessa tämä näkökulma korostuukin." Merkityksellisenä näyttäytyy vain kaupunki-ympäristölautakunnan myönteinen päätös 18.3.2025. (Vuorovaikutusraportti, täydennetty 21.10.2025, s. 31.)

Kaupunkilaisten keinot vaikuttaa tunneli-linjaukseen osoittautuvat näennäisiksi, mikä on ristiriidassa kuntalain (410/2015) 22 §:n kanssa.



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

Asemakaavaluonnosta on muutettu saadun palautteen perusteella lieventämällä tunnelin luontovaikutuksia. Täydennetyn vuorovaikutusraportin mukaan (s. 36) *”nyt päätöksentekoon menevä vaihtoehto ottaa jo huomattavasti paremmin huomioon Lapinlahden puistoon liittyvät luonto- ja kulttuuriympäristöarvot kuin kaavoituksen alussa ollut vaihtoehto.”*

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

Kuten tästä selvityksestä käy ilmi, nämä muutokset eivät ole riittäviä, vaan **kaavaehdotus aiheuttaa edelleen merkittävän uhan Lapinlahden puistolle.**

39

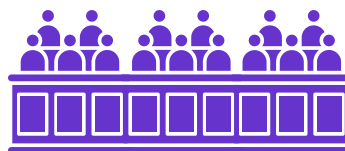
Miksi kaupunkilaisten mielipiteitä tunnelilinjauksesta kysyttiin, jos vastaukset eivät ole vaikuttaneet linjauksen valintaan?



”Valinta eri tunnelilinjauksien välillä on tehty Helsingin kaupungin ja Helsingin Sataman edustajista koostuvassa satamatoimintojen uudelleenjärjestelyn ohjausryhmässä kesäkuussa 2024” (Vuorovaikutusraportti, täydennetty 21.10.2025, s. 31)

40

Ketkä kuuluvat satamatoimintojen uudelleenjärjestelyn ohjausryhmään, joka päätti tunnelilinjauksesta? Miksi tieto ei ole julkinen?



41

Olisiko päätös tunnelilinjauksesta pitänyt tehdä demokraattisesti valituista luottamushenkilöistä koostuvassa toimielimessä?

Lähteet

Sitaatteihin lisätyt lihavoinnit ovat selvityksen kirjoittajan omia.

Kaava-aineisto

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 12957 kartta. Päivätty 11.2.2025. Muutettu 4.11.2025.
<https://ahjojulkaisu.hel.fi/D212A971-68D3-CEFF-9460-998113100000.pdf>.

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 12957 selostus. Päivätty 11.2.2025. Muutettu 4.11.2025.
<https://ahjojulkaisu.hel.fi/1B93082B-05D7-CC11-9642-9A550D000000.pdf>.

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 12957 selostus. Päivätty 11.2.2025 (aiempi versio).
<https://ahjojulkaisu.hel.fi/40290916-65D9-C4EF-9501-94B26D600000.pdf>.

Vuorovaikutusraportti, satamatunnelin asemakaava ja asemakaavan muutos. Päivätty 11.2.2025. Täydennetty 21.10.2025.
<https://ahjojulkaisu.hel.fi/E6BA0796-7FCC-C130-948F-99A58E500000.pdf>.

Lait ja asetukset

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

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005), 15 g §. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2005/503>.

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>

Euroopan parlamentti 2024: Päätöslauselma 17. tammikuuta 2024 kattavan eurooppalaisen satamastrategian laatimisesta (2023/2059(INI)). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=OJ:C_202405716.

Euroopan unionin tuomioistuimen päätös 2021: Asia C-357/20, ECLI:EU:C:2021:881. Päivätty 28.10.2021.
<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=7952AC8E6001CAF58E25783780738392?text=&doid=248291&pageIndex=0&doclang=fi&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=10974608>

Euroopan yhteisöjen komissio 2003: Perusteltu lausunto Suomelle luontotyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta annetun neuvoston direktiivin 92/34/ETY johdosta.
[https://keslo.kuusanluonto.fi/dokut/Perusteltu%20lausunto%20C\(2003\)1020.pdf](https://keslo.kuusanluonto.fi/dokut/Perusteltu%20lausunto%20C(2003)1020.pdf).

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 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 a: Helsingin kaupungin konserniohje. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 1.3.2023.
<https://www.hel.fi/static/kanslia/Julkaisut/2023/konserniohje-2023.pdf>.

Helsingin kaupunki 2023 b: Hyvä hallinto- ja johtamistapa Helsingin kaupunkikonsernissa. Kaupunginhallituksen konsernijaosto hyväksyi 22.5.2023. https://www.hel.fi/static/kanslia/Julkaisut/2023/Hyva_hallinto-_ja_johtamistapa_hyvaksyttu_konsernijaosto_22.5.2023.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 kaupunki 2025 a: Helsingin kaupungin konserniohjeluonnos. Kaupunginhallitus hyväksyi 24.11.2025.
<https://ahjojulkaisu.hel.fi/20F8B900-580B-C53C-816C-9A0B91600002.pdf>.

Helsingin kaupunki 2025 b: Liikennehankkeiden käsittelyohjeet 1.1.2025. Viitattu 20.11.2025.
<https://ahjojulkaisu.hel.fi/27CE0B21-230B-CFE0-B485-934D6E200000.pdf>.

Helsingin kaupunki n.d.: Helsingin Satama Oy:n omistajastrategia. Viitattu 21.11.2025.
https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunginhallitus/Suomi/Paatos/2023/Keha_2023-02-27_Khs_7_Pk/B4BBC7C2-A3A6-C4FF-8739-85BA27A00004/Liite.pdf

Helsingin kaupunki n.d.: Karttapalvelu. Kulttuuriympäristöt – RKY-alueet. Viitattu 20.11.2025. <https://kartta.hel.fi/>

Helsingin kaupunki, Keskushallinto 2018: Katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden käsittelyohjeet. Päivätty 4.5.2018.
<https://ahjojulkaisu.hel.fi/65553288-3184-CD70-8CB4-632A5DD00000.pdf>.

Helsingin kaupunki, KYMP 2020: Satamaskenaariorihin sisältyvän ns. keskittämisskenaarion liikenteellinen arviointi. Päivätty 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 a: 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, KYMP 2023 b: Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet. Päivätty 18.4.2023. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 9.5.2023 (15/2023, 239 §). <https://ahjojulkaisu.hel.fi/2AF24BC3-DFFD-C082-97F3-876F27C00000.pdf>.

Helsingin kaupunki, KYMP 2024: Liito-oravan levinneisyys Helsingissä 2022–2023. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2024:8. <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-08-24.pdf>.

Helsingin kaupunki, KYMP 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, KYMP 2025 b: Satamatunnelin asemakaava ja asemakaavan muutos. Maankäyttöjohtajan esitys kaupunkiympäristölautakunnalle 11.2.2025.

Helsingin kaupunki, KYMP 2025 c: Vastauksia kaupunkiympäristölautakunnan kysymyksiin. Päivätty 24.2.2025.

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

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

Helsingin kaupunki, KYMP & Helsingin Satama Oy 2025: Vastauksia kaupunginhallituksen kysymyksiin. Päivätty 19.11.2025.

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

Helsingin Sanomat 8.10.2022: Näin Kiina otti niskalenkin Euroopasta. Uutinen. Viitattu 28.11.2025. <https://www.hs.fi/visio/art-2000009098766.html>.

Helsingin Sanomat 26.10.2022: Saksan hallitus sallii kiinalaisyhtiön ostaa osan Hampurin satamasta. Uutinen. Viitattu 28.11.2025. <https://www.hs.fi/maailma/art-2000009160484.html>.

Helsingin Satama Oy 2018: Yhtiöjärjestyksen muutos. Kaupunginhallituksen konsernijaosto hyväksyi 4.6.2018. <https://ahjojulkaisu.hel.fi/AB43D70A-5F46-C1E8-92BC-6320DB200000.pdf>.

Helsingin Satama Oy 2020: Skenaarioselvitys vaihtoehtoista, Helsingin Sataman 3 skenaariota vuoteen 2040, selvityksen julkinen loppuraportti. Johdon yhteenveto. Päivätty 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 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: Kehittämishojelma, toimitusjohtajan esitys kaupunkiympäristölautakunnalle 27.3.2024.

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 lokakuu 2025. Viitattu 20.11.2025. <https://www.portofhelsinki.fi/wp-content/uploads/2025/11/10-TILASTO-Lokakuu-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 rekkoja keskustan sijaan Vuosaareen, Helsingin Satama Oy:n toimitusjohtajan kommentit. Uutinen. <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/1198252>.

Helsingin Uutiset 22.6.2021: Vuosaaren satamaan rakennetaan uusi kaksoisramppi – Nopeuttaa Vuosaari-Muuga-reitin liikennettä. Uutinen. <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>.

Lakiasiaintoimisto Maailma Oy 2025: Vireillepano ELY-keskukselle Lapinlahden kirvelilattakoin esiintymispaikan rajaamiseksi. Päivätty 19.11.2025. Viitattu 23.11.2025. <https://lapinlahdenlahde.fi/uutiset/vireillepano-kirvelilattakoin-esiintymispaikan-rajaamiseksi-2025/>.

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/>.

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>.

Ramboll Oy 2024 a: Liikenne-ennusteet ja toimivuustarkastelut. Päivätty 18.12.2024. Luettavissa: Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 12957 selostus. Päivätty 11.2.2025. Muutettu 4.11.2025. Sivut 117–159. <https://ahjojulkaisu.hel.fi/1B93082B-05D7-CC11-9642-9A550D000000.pdf>.

Ramboll Oy 2024 b: Liito-oravaselvitys Lapinlahden alueella. Päivätty 4.6.2024. Luettavissa: Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 12957 selostus. Päivätty 11.2.2025 (aiempi versio). Sivut 253–264. <https://ahjojulkaisu.hel.fi/40290916-65D9-C4EF-9501-94B26D600000.pdf>.

Ramboll Oy 2025 a: Kirvelilattakoin (Depressaria chaerophylli) elinympäristöjen ekologisen kompensaation hyvityssuunnitelma Lapinlahden alueella. Päivätty 2.9.2025. Luettavissa: Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 12957 selostus. Päivätty 11.2.2025. Muutettu 4.11.2025. Sivut 315–359. <https://ahjojulkaisu.hel.fi/1B93082B-05D7-CC11-9642-9A550D000000.pdf>.

Ramboll Oy 2025 b: Liito-oravaselvitys Lapinlahden alueella 2025. Päivätty 22.5.2025. Luettavissa: Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 12957 selostus. Päivätty 11.2.2025. Muutettu 4.11.2025. Sivut 266–276. <https://ahjojulkaisu.hel.fi/1B93082B-05D7-CC11-9642-9A550D000000.pdf>.

Schalin, Mona & Hemgård, Gretel 2025: Lausunto koskien Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotusta nro 12957, Länsisatama, Satamatunneli. Päivätty 27.10.2025. Viitattu 20.11.2025. <https://lapinlahdenlahde.fi/artikkelit/maisema-arkkitehtuurin-asiantuntijoiden-lausunto-satamatunnelista-27-10-2025/>.

Sulkava, R. 2024: Lisääntymis- ja levähdyspaikan määrittelyn laillisuusperusteet liito-oravakartoituksissa ja niiden tulosten tulkinnassa. Suomen luonnonsuojeluliitto ry. Päivätty 25.2.2024. Viitattu 14.11.2025. https://www.sll.fi/wp-content/uploads/2024/12/liito-orava_laillisuusperusteet_sll.pdf.

Tapaninen, Ulla 2021: Uusimaa logistiikan solmuna. Professorin blogikirjoitus 30.4.2021. Viitattu 1.12.2025. <https://ullatapaninen.net/2021/04/30/uusimaa-logistiikan-solmuna/>.

Tilastokeskus, StatFin 2025 a: Ulkomaan meriliikenne, 12it Ulkomaan merikuljetukset satamittain ja tavaralajeittain, 1970–2025. Viitattu 30.11.2025. https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_uvliik/statfin_uvliik_pxt_12it.px/.

Tilastokeskus, StatFin 2025 b: Ulkomaan meriliikenne, 12j4 – Matkustajaliikenne Suomen ja ulkomaisten välillä satamittain ja maittain 1970–2025. Viitattu 26.11.2025. https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_uvliik/statfin_uvliik_pxt_12j4.px/.

Traficom 2022: Valtakunnalliset liikenne-ennusteet. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2022. Viitattu 30.11.2025. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Traficom%20VLE%20062022.pdf>.

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

Traficom 2024 b: Valtakunnalliset liikenne-ennusteet. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 8/2024. Viitattu 30.11.2025. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/VLE%202024_0.pdf.

Traficom 2025: Suomen satamien tavaraliikenneselvitys. Merikuljetukset sekä satamien etu- ja takamaat. Seppä, Iida-Maria, Tikkanen, Marko & Tuominen, Janne. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 14/2025. Viitattu 30.11.2025. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficom_14_2025_Satamien_tavaraliikenneselvitys.pdf.

Uudenmaan ELY-keskus 2025: Lausunto vapaaehtoiseen ekologiseen kompensatioon liittyvästä luonnonarvojen tuottamista koskevasta hyvityssuunnitelmasta. UUELY/4061/2025. Päivätty 13.10.2025. <https://lapinlahdenlahde.fi/wp-content/uploads/2025/10/13-ELYn-lausunto-mukulakirvelin-uudesta-hyvityssuunnitelmasta.pdf>.

Väylävirasto 2022: Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohje. Väyläviraston ohjeita 36/2020. Päivitetty 1.4.2022. Viitattu 20.11.2025. https://ava.vaylapiivi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-36_liikennevaylien_hankearvioinnin_web.pdf.

World Ports Org 31.12.2023: COSCO receives 35% share in Hamburg's Tollerort Terminal. Uutinen. Viitattu 28.11.2025. <https://www.worldports.org/cosco-receives-35-share-in-hamburgs-tollerort-terminal/>.

World Ports Org 24.11.2025: Chinese Embassy rebukes US ambassador's call to sell Greece's Piraeus Port. Uutinen. Viitattu 28.11.2025. <https://www.worldports.org/chinese-embassy-rebukes-us-ambassadors-call-to-sell-greeces-piraeus-port/>.

Yli-Karjanmaa, S. 2024: Liito-oravan suojeluopas. Keski-Suomen liito-oravayhdistys ry. Syyskuu 2024. Viitattu 23.11.2025. https://keslo.kuusanluonto.fi/dokut/LO-suojeluopas_0924.pdf.

Ympäristöministeriö 2023: Ympäristöministeriön asetus vapaaehtoisesta ekologisesta kompensatiosta. Esittelymuistio. Päivätty 1.9.2023. <https://ym.fi/documents/1410903/39422803/Muistio+YMA+vapaaehtoisesta+ekologisesta+kompensatiosta.pdf/7a73547e-ea23-e149-5add-00ce4278a755/Muistio+YMA+vapaaehtoisesta+ekologisesta+kompensatiosta.pdf?t=1694684852782>.



www.lapinlahdenlahde.fi
www.tilajakamo.fi/lapinlahden-tilajakamo/
www.kakspy.com
www.lapinlahtisaatio.fi

Lapinlahdenpolku 8
00180 Helsinki