



---

# SATAMATOIMINTOJEN UUELLEENJÄRJESTELYT JA MAANKÄYTTÖ KESKITTÄMISSKENAARIOSSA

|| PORT OF  
HELSINKI ||

# Helsingin Sataman ja Kaupunkiympäristön yhteinen tavoite satamatoimintojen uudelleenjärjestelyssä

- Satamatoimintoja järjestellään uudelleen siten, että Eteläsataman maankäytön kehittämiseksi luodaan selkeät puitteet.
- Makasiiniterminaalien puolelta siirretään Tukholman liikenne Katajanokalle, jolloin myös rekkaliikenne Eteläsatamasta poistuu. Tallinnan liikenne Katajanokalta siirretään Länsisatamaan.
- Luodaan edellytykset maankäytön kehittämiseksi siten, että pääosa Eteläsataman alueesta voidaan ottaa osaksi aktiivista ja elävää kaupunkitilaa.
- Satamatoimintoja keskitetään Länsisatamaan. Jotta keskittäminen on mahdollista tulee varmistaa sataman kehittämisedellytykset. Sataman toimintaedellytykset kasvavalle liikenteelle muutosaikana ja sen jälkeen varmistetaan.
- Luodaan edellytykset Helsingin kaupungin ja Helsingin sataman yhteiselle toteuttamispolulle, jonka toimenpiteistä voivat päättää joko Helsingin kaupunki tai Helsingin satama.
- Toteuttamispolun toimenpiteiden tulee olla toteutettavissa 10 vuoden kuluessa siten, että Arkkitehtuuri- ja design-museo on mahdollista toteuttaa Eteläsatamaan arviolta 5 vuoden kuluessa.



# Satamatunneli on edellytys Tallinnan liikenteen keskittämiseksi Länsisatamaan

## Satama rahoittaa Satamatunnelin

- Länsisatamasta Länsiväylälle kulkeva Satamatunneli on edellytys Tallinnan liikenteen keskittämiseksi.
- Sujuvampi liikenne satamaan parantaa matkustajakokemusta ja vähentää tavaraliikenteen sekä satamatoimintojen häiriöherkkyyttä.
- Satamatunneli ei ole katu eikä maantie, vaan hallinnollisesti sataman omistama kiinteistö vrt. keskustan huoltotunneli.
- Satama rahoittaa 180 miljoonan euron Satamatunnelin rakentamisen satamamaksuilla keräämillään tuloilla.

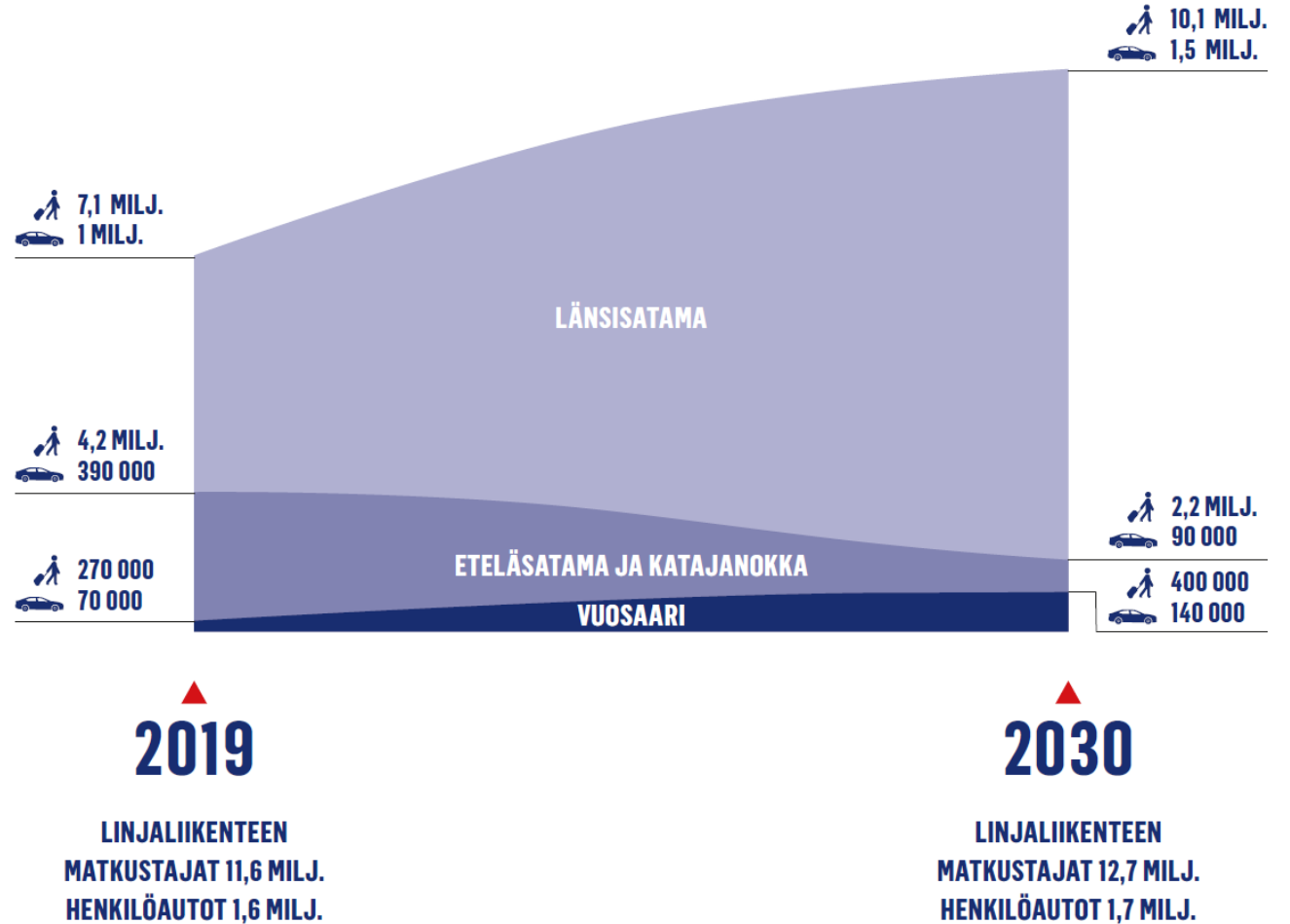
## Jätkäsaaren viihtyisyys paranee

- Kaikki satamaan johtava rekkaliikenne siirtyy tunneliin sekä satamasta länteen suuntautuva henkilöautoliikenne.
- Liikenteen päästöt ja meluhaitat vähentyvät Jätkäsaaren alueella, mikä parantaa huomattavasti alueen viihtyisyyttä.

# HELSINGIN SATAMA 2030

## Keskittämiskenaarion matkustaja- ja henkilöautomäärät vuodessa

- Länsisatamassa ja Vuosaarella henkilöautoliikenne kasvaa.
- Henkilöautoliikenne vähenee noin neljännekseen ydinkeskustassa.
- Vuosaaren henkilöautoliikenne tuplaantuu

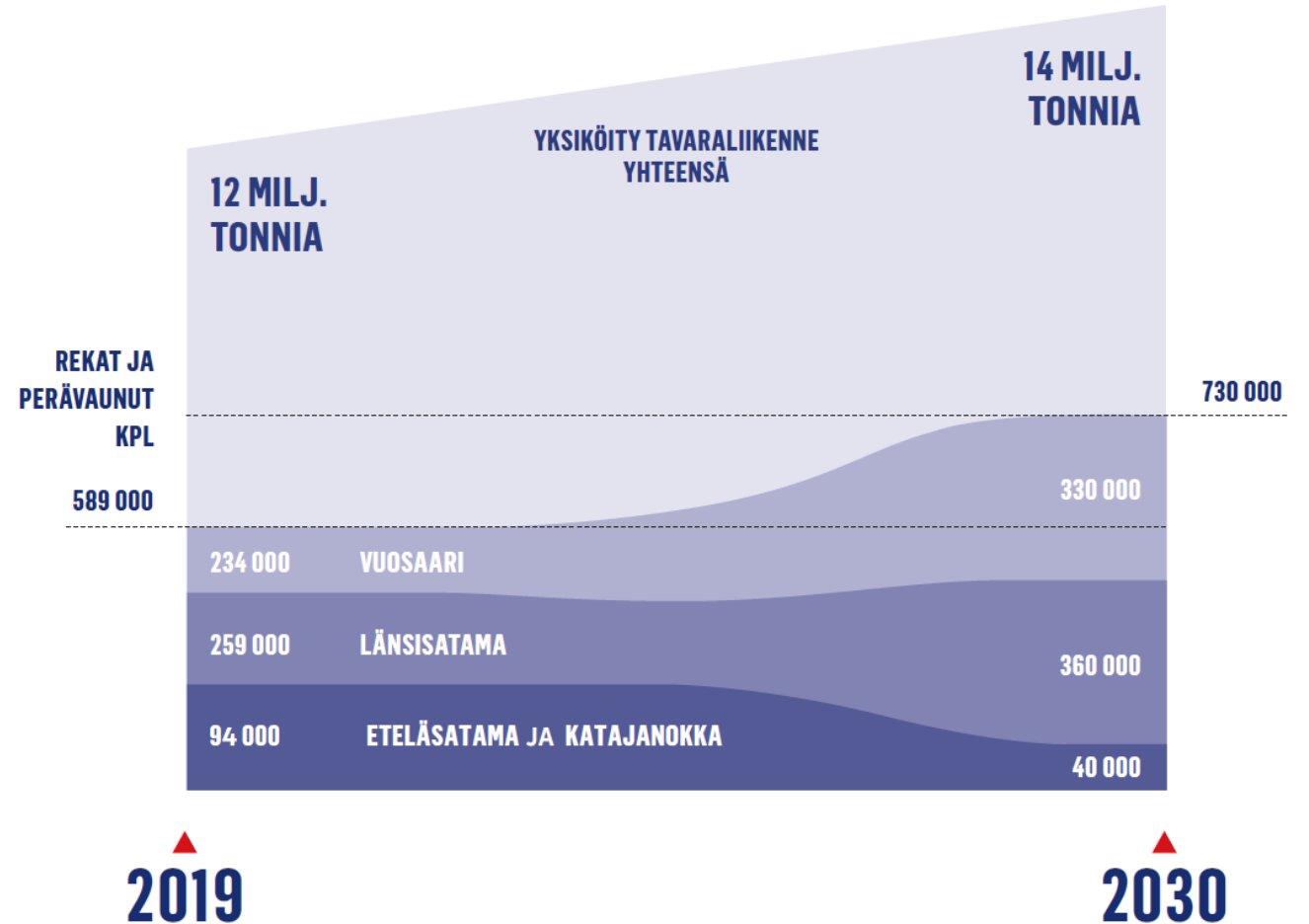


Ennusteessa ei ole huomioitu Koronan aiheuttamaa kuoppaa 2020-2022.

# HELSINGIN SATAMA 2030

## Keskittämisvaihtoehdon vaikutus tavaraliikenteen määrään

- Raskas liikenne lisääntyy Vuosaarella, joka on tarkoitettukin tavaraliikenteen pääsatamaksi.
- Raskas liikenne myös Länsisatamassa kasvaa, kun Tallinnan liikenne keskitetään sinne.
- Ydinkeskustasta siirtyy pois yli puolet rekkaliikenteestä. Katajanokan raskas liikenne vähenee, vaikka kaikki ruotsinlaivat kulkevatkin jatkossa sen kautta.

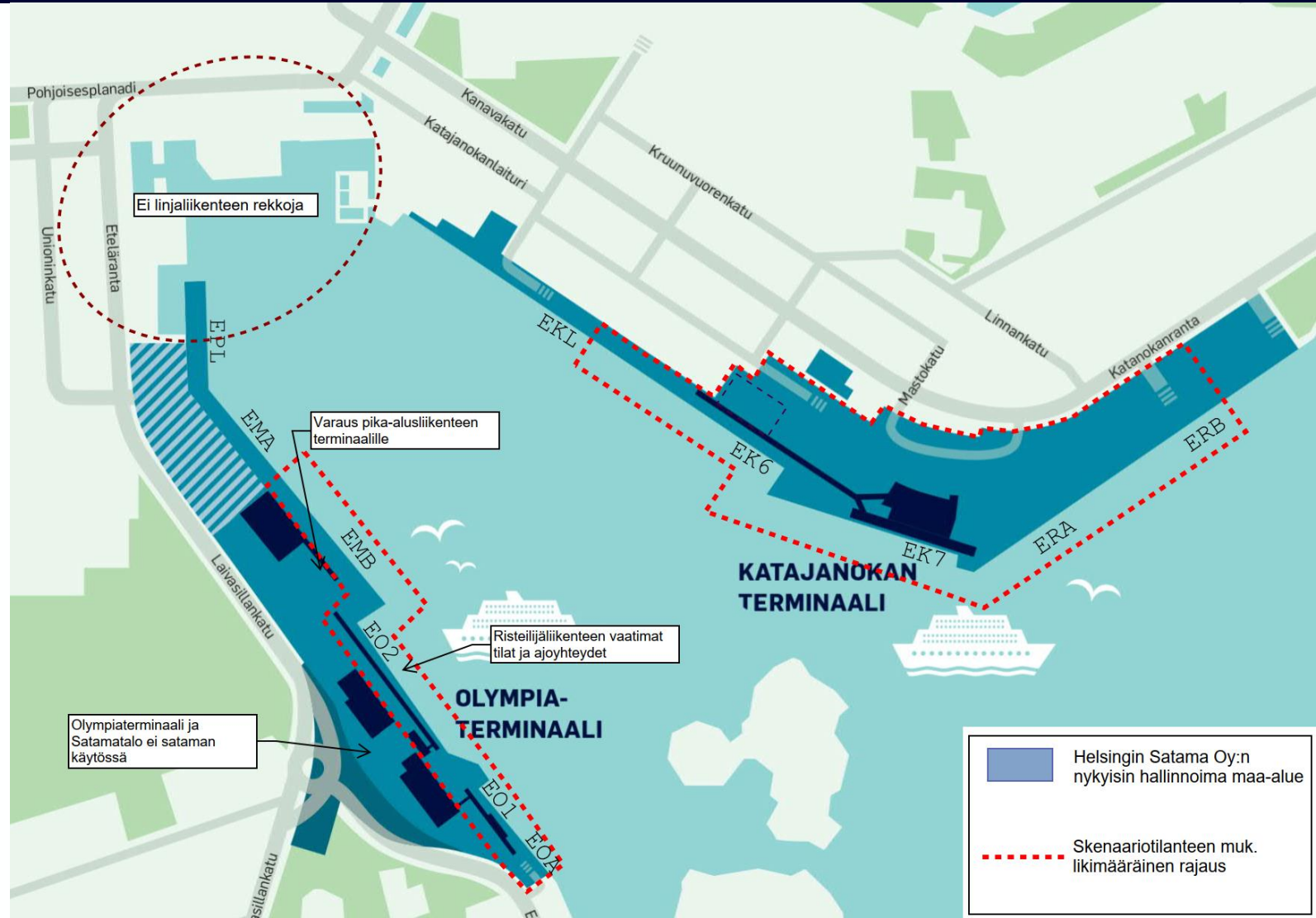


Ennusteessa ei ole huomioitu Koronan aiheuttamaa kuoppaa 2020-2022.



# Satamajärjestelyiden uudet lähtökohdat Eteläsatamassa ja Katajanokalla

- Katajanokan satamaan keskitetään Tukholmaan suuntautuva liikenne EK6 ja EK7 laivapaikolta
- Katajanokan sataman uudistetusta terminaalista liikennöivät nykyisen kaltaisilla aluksilla: Tallink Silja Line ja Viking Line. Terminaali on tarpeellista uudistaa tai korvata uudella, jotta molemmat Tukholman liikenteet pystytään hoitamaan
- Mahdollinen pika-alusliikenne sijoitetaan Eteläsataman puolelle
- Satamatalosta ja Olympiaterminaalista luovutaan
- Pakkahuoneenlaiturista (EPL), Katajanokanlaiturin risteilyaluspaikasta (EKL) ja Makasiinilaiturin aluspaikasta (EMA) luovutaan
- Linjaliikenteen alusten rekkaliikenne päättyy Eteläranta-Pohjoisesplanadin osuudella



# Satamajärjestelyiden uudet lähtökohdat Länsisatamassa

- Länsisatamaan keskitetään Tallinnaan suuntautuva matkustaja-autolauttaliikenne. Satamanosasta on yhteydet myös Pietariin.
- Länsisataman T2-terminaalista ja uudistettavasta T1-terminaalista (Sea Travel Center) liikennöidään nykyisen kaltaisilla aluksilla. T1-terminaali on tarpeellista korvata uudella, sillä nykyinen on tullut operatiivisen elinkaarensa tienpään ja on sijainniltaan ja laajuudeltaan toimimaton.
- Länsisataman rekka- ja henkilöautoliikenteelle on toteutettu erillinen tunneliyhteys.
- Pohjoisosan laiturilinja ja aluspaikat LJ4-LJ6 on järjestelty uudelleen mahdollistamaan kasvava alusliikenne.
- Länsisataman satama-alueen kapasiteettia kasvatettu laajentamalla satama- aluetta.



# Johtopäätökset ja perustelut päätösehdotukselle

Helsingin keskustan ja Sataman keskustasatamien kehittäminen edellyttää molempien osapuolten tavoitteiden yhteensovittamista sekä johtopäätöksiin sitoutumista vuosikymmeniksi.

Valtakunnallinen näkökulma huomioitu myös:

- Suomi on saari ja kaukana väkirikkailta markkinoilta. Suomen on kurottava maantieteellistä takamatkaa kustannustehokkailla merikuljetuksilla ja tiheillä laivojen vuoroväleillä.

Kaupungin ja Sataman yhteisessä ja laaja-alaisessa selvitystyössä päädyttiin keskustasatamien keskittämisvaihtoehtoon.

- Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne keskitetään Länsisatamaan.
- Ruotsinlaivat kulkevat jatkossa yksinomaan Katajanokan kautta.
- Olympiaterminalista ja Satamatalosta luovutaan, mikä vapauttaa suurimman osan Eteläsatamaa kaupunkilaisten yhteiseen käyttöön.
- Länsisatamasta Länsiväylälle rakennetaan Satamatunneli, joka mahdollistaa Länsisataman liikenteen kasvattamisen ja sujuvan yhteyden satamaliikenteelle. Se helpottaa myös Jätkäsaaren liikenneruuhkia.

Tärkeimmät perustelut

- Laivamatkustaminen tapahtuu jatkossakin keskusta-alueen kautta, mikä on tae suotuisalle matkustajamäärien ja Helsinki-Tallinnan kaksoiskaupungin kehitykselle.
- Kustannustehokas ja ilmastoystävällinen liikennöintimalli, jossa matkustaja- ja rahtiliikenne kulkevat samoilla laivoilla, voi jatkua.
- Vapauttaa keskusta-alueelta tilaa kaupunkilaisille ja kaupungin vetovoimainvestoinneille.
- Ydinkeskustan ja Jätkäsaaren ilmanlaatu paranee ja melutaso alenee maaliikenteen vähentyessä ja siirtyessä Jätkäsaarella tunneliin.



# Helsingin Sataman Kehittämishjelma edellyttää pitkää näkymää

- Satama ja sen asiakkaat tarvitsevat pitkäjänteisen sitoumuksen satama-alueista, jotta voivat tehdä mittavia investointipäätöksiä.
- Mikäli kaupunginvaltuusto päättää Sataman toimintojen uudelleenjärjestelystä ehdotuksen mukaisesti, käynnistää Helsingin Satama Kehittämishjelman valmistelun
- Sataman merkittävimmät Kehittämishjelman investoinnit ovat:
  - **Satamatunnelin** rakentaminen Länsisatamasta Länsiväylälle, jotta Jätkäsaaren autoliikennettä voidaan ohjata katutasosta maan alle. Kustannusarvio 180 miljoonaa euroa.
  - **Länsisataman satama-alueen laajentaminen**, mikä on edellytys Tallinnan liikenteen keskittämiseksi. Kustannusarvio täsmentyy suunnittelussa.
  - **Matkustajaterminaalit** on uusittava Länsisatamassa T1 ja Katajanokalla. Kustannusarviot täsmentyvät suunnittelussa

# HELSINGIN SATAMAN TALOUDELLINEN KOKONAISVAIKUTUS 4.1 MRD € VUODESSA



**699 milj €**

Helsinki – Tallinna  
meriliikenteen yrityksille  
tuoma liikevaihto



**25 000 hlö**

Helsingin Sataman  
työllistävä vaikutus

**45 % €**



Helsingin Sataman osuus  
Suomen ulkomaankaupan  
merikuljetusten arvosta



**689 milj €**

Helsingin Sataman  
matkustajien pääkaupunki-  
seudulle tuomat tulot