



3.2.2021

---



## HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO

Keskustelupöytäkirja

**2 – 2021**

**Kokousaika: 3.2.2021 klo 18.00 – 22.16**

**Kokouspaikka: Vanha Raatihuone, Aleksanterinkatu 20**

Keskustelupöytäkirjaan on kirjattu vain ne kaupunginvaltuuston esityslistan asiakohdat, joissa on käytetty puheenvuoro.



## HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Diskussionsprotokoll

**2 – 2021**

**Mötestid: 3.2.2021 kl 18.00 – 22.16**

**Mötesplats: Gamla Rådhuset, Alexandersgatan 20**

I diskussionsprotokollet har antecknats bara de ärenden på stadsfullmäktiges föredragningslista i vilka någon har yttrat sig.



3.2.2021

---

19 §.....	6
Esityslistan asia nro 4 .....	6
PERIAATEPÄÄTÖS SATAMATOIMINTOJEN UUELLEENJÄRJESTELYISTÄ JA SATAMA-ALUEIDEN MAANKÄYTÖN LÄHTÖKOHDISTA ETELÄSATAMASSA, KATAJANOKALLA JA LÄNSISATAMASSA .....	6
Pormestari Jan Vapaavuori .....	6
Apulaispormestari Anni Sinnemäki .....	8
Apulaispormestari Nasima Razmyar.....	10
Valtuutettu Matti Parpala .....	11
Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara .....	12
Valtuutettu Mari Rantanen (vastauspuheenvuoro) .....	12
Valtuutettu Ilkka Taipale (vastauspuheenvuoro).....	13
Apulaispormestari Anni Sinnemäki (vastauspuheenvuoro).....	13
Valtuutettu Paavo Arhinmäki (vastauspuheenvuoro).....	13
Valtuutettu Eveliina Heinäluoma (vastauspuheenvuoro) .....	14
Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro).....	14
Valtuutettu Matti Parpala .....	15
Valtuutettu Reetta Vanhanen (vastauspuheenvuoro) .....	15
Apulaispormestari Anni Sinnemäki (vastauspuheenvuoro).....	16
Valtuutettu Hannu Oskala (vastauspuheenvuoro) .....	16
Valtuutettu Paavo Väyrynen (vastauspuheenvuoro).....	16
Valtuutettu Daniel Sazonov (vastauspuheenvuoro).....	17
Valtuutettu Pilvi Torsti (vastauspuheenvuoro) .....	17
Valtuutettu Osmo Soininvaara (vastauspuheenvuoro).....	18
Valtuutettu Eveliina Heinäluoma (vastauspuheenvuoro) .....	18
Valtuutettu Risto Rautava (vastauspuheenvuoro) .....	19
Valtuutettu Reetta Vanhanen (vastauspuheenvuoro) .....	19
Valtuutettu Matti Parpala (vastauspuheenvuoro).....	19
Valtuutettu Paavo Arhinmäki (vastauspuheenvuoro).....	20
Valtuutettu Ville Jalovaara (vastauspuheenvuoro).....	20
Valtuutettu Otto Meri.....	21
Valtuutettu Jenni Pajunen .....	22
Valtuutettu Petrus Pennanen .....	22
Valtuutettu Nuutti Hyttinen .....	23
Valtuutettu Paavo Arhinmäki .....	24
Pormestari Jan Vapaavuori .....	25
Valtuutettu Eveliina Heinäluoma .....	27
Valtuutettu Daniel Sazonov .....	28
Apulaispormestari Pia Pakarinen.....	29
Valtuutettu Sami Muttilainen .....	30
Valtuutettu Dani Niskanen .....	30
Ledamoten Marcus Rantala.....	31
Ledamoten Björn Månsson.....	33



3.2.2021

---

Ledamoten Thomas Wallgren.....	34
Ledamoten Silja Borgarsdóttir Sandelin.....	35
Valtuutettu Mia Haglund .....	36
Valtuutettu Reetta Vanhanen.....	37
Valtuutettu Hannu Oskala .....	37
Valtuutettu Pia Kopra .....	38
Valtuutettu Laura Kolbe .....	39
Valtuutettu Ville Jalovaara .....	41
Valtuutettu Maija Anttila .....	41
Valtuutettu Pilvi Torsti .....	43
Valtuutettu Katju Aro.....	44
Valtuutettu Anna Vuorjoki .....	45
Valtuutettu Sinikka Vepsä .....	46
Valtuutettu Mari Holopainen .....	47
Apulaispormestari Nasima Razmyar.....	48
Valtuutettu Ulla-Marja Urho .....	49
Valtuutettu Tuomas Rantanen .....	49
Valtuutettu Veronika Honkasalo .....	51
Valtuutettu Arja Karhuvaara.....	52
Valtuutettu Pentti Arajärvi .....	52
Ledamoten Björn Månsson.....	53
Valtuutettu Hannu Oskala .....	54
Valtuutettu Paavo Arhinmäki .....	55
Valtuutettu Laura Kolbe .....	56
Valtuutettu Paavo Väyrynen .....	57
Valtuutettu Eveliina Heinäluoma .....	58
Valtuutettu Maija Anttila .....	59
Valtuutettu Tuomas Rantanen .....	59
Apulaispormestari Nasima Razmyar.....	60
Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara .....	61
Valtuutettu Mari Holopainen .....	61
Valtuutettu Paavo Väyrynen .....	62
Valtuutettu Otto Meri.....	62
Valtuutettu Osmo Soininvaara .....	63
Valtuutettu Anna Vuorjoki .....	64
Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara .....	64
Valtuutettu Pilvi Torsti .....	65
Valtuutettu Paavo Väyrynen .....	65
Apulaispormestari Anni Sinnemäki .....	66
Valtuutettu Tuomas Rantanen .....	67
Valtuutettu Matti Parpala .....	67
20 §.....	69
Esityslistan asia nro 5 .....	69



3.2.2021

---

TILOJEN VUOKRAAMINEN KASVATUKSEN JA KOULUTUKSEN TOIMIALAN VARHAISKASVATUKSELLE JA ESIOPETUKSELLE (ISO ROOBERTINKATU 23) .....	69
Valtuutettu Petra Malin .....	69
Ledamoten Eva Biaudet .....	70
Valtuutettu Mari Holopainen .....	70
Apulaispormestari Pia Pakarinen .....	71
Valtuutettu Mari Holopainen .....	71
22 §.....	72
Esityslistan asia nro 7 .....	72
KAUPPALANTIE 9–11 ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 12638) .....	72
Ledamoten Björn Månsson .....	72
23 §.....	72
Esityslistan asia nro 8 .....	72
MERI-RASTILAN LÄNSIOSAN ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN HYVÄKSYMINEEN (NRO 12570) .....	72
Valtuutettu Ville Jalovaara .....	72
Valtuutettu Otto Meri (vastauspuheenvuoro) .....	73
Valtuutettu Sami Muttilainen (vastauspuheenvuoro).....	73
Valtuutettu Mika Ebeling (vastauspuheenvuoro) .....	74
Valtuutettu Ville Jalovaara (vastauspuheenvuoro).....	74
Apulaispormestari Anni Sinnemäki .....	74
Valtuutettu Reetta Vanhanen .....	76
Valtuutettu Petrus Pennanen .....	76
Ledamoten Thomas Wallgren .....	77
Valtuutettu Atte Kaleva .....	77
Ledamoten Björn Månsson .....	78
Valtuutettu Otto Meri .....	78
Valtuutettu Mika Ebeling .....	79
Valtuutettu Ville Jalovaara .....	79
Valtuutettu Tuula Haatainen .....	80
Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara .....	80
Valtuutettu Jussi Chydenius .....	81
Valtuutettu Paavo Arhinmäki .....	81
Apulaispormestari Sanna Vesikansa .....	82
Valtuutettu Sami Muttilainen .....	83
Valtuutettu Eveliina Heinäluoma .....	84
Valtuutettu Seija Muurinen .....	85
Valtuutettu Mari Rantanen .....	85
Valtuutettu Ilkka Taipale .....	86
Valtuutettu Mari Holopainen .....	87
Valtuutettu Otto Meri .....	87
Valtuutettu Ville Jalovaara .....	88
Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara .....	88



3.2.2021

---

Valtuutettu Mari Holopainen ..... 88



3.2.2021

---

19 §

Esityslistan asia nro 4

PERIAATEPÄÄTÖS SATAMATOIMINTOJEN UUDELLEENJÄRJESTELYISTÄ JA SATAMA-  
ALUEIDEN MAANKÄYTÖN LÄHTÖKOHDISTA ETELÄSATAMASSA, KATAJANOKALLA JA  
LÄNSISATAMASSA

Pormestari Jan Vapaavuori

No niin, arvoisa puheenjohtaja.

Teknisen häiriön takia siirryin tähän vasemmalle puolelle.

**Välihuuto!**

Oikealle valtuutettu Taipaleesta, mutta suoraan silmäysten valtuutettu Eveliina Heinäluoman kanssa.

Hyvät valtuutetut.

Tarve pääkaupunkimme ydinkeskustan kehittämiseksi ei ole uusi. Ydinkeskustan kehittäminen on ollut jo vuosia kaupunkipolitiikan ydinkysymyksiä. Kaupunkien keskustojen sielunelämään vaikuttaa moni samanaikainen ilmiö, megatrendi ja muutos. Koronapandemia on ilmiöistä tuorein ja lisää oman mausteensa, erityisesti kehittämisen välttämättömyyteen ja kiireellisyyteen.

Mutta jo kauan ennen pandemiaa keskustan elinvoimaa ovat haastaneet muun muassa verkkokaupan laajentuminen, kulutustottumusten muutos ja kiinteistöjen hinnannousu. Isot megatrendit kaupungistumisesta digitalisaatioon vaikuttavat dramaattisesti siihen, miten kaupunkien keskustoja käytetään ja mitä elinvoimaiselta ja houkuttelevalta ydinkeskustalta ylipäänsä halutaan.

Olemme Helsingissä asettaneet kaupunkistrategiassa tavoitteeksemme olla maailman toimivin kaupunki. Maailman toimivinta kaupunkia tai sen ydinkeskustaa ei ole mahdollista rakentaa pistemäisin ratkaisuin, vaan se voi onnistua vain tekemällä kokonaisvaltaisesti oikeita asioita. Mei-



3.2.2021

---

dän on sovittava yhteen useita relevantteja tulokulmia ja arvioitava paitsi yksittäisten päätösten vaikutuksia, myös niiden yhteistä vaikutusta keskustan asukkaiden ja yritysten elämään ja keskustan kehittymiseen niin lyhyellä kuin pitkällä aikavälillä.

Vain harva asia voi olla kaupungin elinvoiman kannalta kriittisempi kysymys kuin millaiseksi sen ydinkeskusta koetaan ja mielletään. Vaikeuskerroin alkaa hahmottua, kun ymmärtää, että keskustan kehittämisessä kyseessä ei ole enää vain fyysisen kaupunkiympäristön rakentaminen, vaan elinympäristön kokonaisvaltainen suunnittelu, digitalisaation ja liikenteen murrokseen vastaaminen sekä kaupungin omaleimaisuuden ja elinvoimaisuuden vaaliminen. Mitä nopeampaa maailman muutos on ja mitä monimutkaisemmaksi muutoksen ennustaminen muuttuu, sitä laaja-alaisempaa ja kokonaisvaltaisempaa suunnitteluaakin se meiltä vaatii.

Hyvät valtuutetut.

Neljä vuotta sitten kaupunkistrategiaan kirjattiin kärkihankkeeksi keskustan maanalaisen kokoojakadun selvitys ja kävelykeskustan laajentaminen sekä tavoite Eteläsataman alueen kokonaisvaltaisesta konseptoinnista kokonaan uudeksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi.

Keskustan kehittäminen on ottanut ison harppauksen eteenpäin, kun kaupunginhallitus on käsitellyt keskustavisiota ja kävelykeskustan kehittämiseen sekä satamatoimintojen sijoittumiseen liittyvät ehdotukset. Kokonaisuuteen nivoutuu keskeisesti myös Olympiaterminaalilta Kaupatorille ulottuvan rantavyöhykkeen laatu- ja konseptikilpailu, joka sisältää myös varauksen arkkitehtuuri- ja designmuseon rakentamiselle.

Uskon tähän kokonaisuuteen erityisen paljon juuri siksi, että sen taustalla on nähty aidosti vaivaa keskustan kehittämisen ja tulevaisuuden sataman menestyksen taustalla vaikuttavien kehityskulkujen ja niiden vaikutusten mahdollisimman laaja-alaiseksi ymmärtämiseksi.

Kokonaisuuden eri osat nivoutuvat tiukasti yhteen niin suunnittelun kuin aikataulun osalta. Esimerkiksi liikenteen tulevaisuuden skenaarioista tehdyn selvityksen perusteella on selvää, että valmistautuminen älyliikenteen murrokseen on aloitettava keskustan suunnittelussa samantien. Eteläsataman kilpailun valmistelun ja koko keskusta-alueen kehittämisen kannalta olennainen ehto on, että kaupungilla ja Satamalla on selkeä kuva kilpailualueella tällä hetkellä olevien satamatoimintojen tulevaisuudesta. Ymmärrettävästi myös sataman kilpailukyvyllä on laajat vaikutukset keskustan tulevaisuuden elinvoimaan ylipäänsä.



3.2.2021

---

Nyt käsillä olevassa päätöksenteossa käsittelemme erityisesti sitä, miten ydinkeskustaa nyt voimakkaasti hallitsevat satamatoiminnot tulevaisuudessa sijoittuvat. Jo itsessään sataman elinvoimaisuuden varmistaminen on kaupungille kohtalonkysymys. Yhdistettynä ydinkeskustan kehittämisen laajeneviin mahdollisuuksiin edessämme oleva kokonaisuus on valtava.

Koko matkustaja-autolauttaliikenne loppuu päätöksen myötä Eteläsatamassa ja Tukholman liikenne keskitetään Katajanokalle. Tallinnaan liikennöidään jatkossa Länsisatamasta. Kun satamatoiminnot siirtyvät paraatipaikaltamme, avautuu kaupungille aivan uudenlainen mahdollisuus Eteläsataman alueen kokonaisvaltaiselle suunnittelulle.

Merellinen yhteys Tukholmaan, Tallinnaan ja Keski-Eurooppaan on ollut itsestään selvä osa pääkaupungin rakentumista. Ennen globaalia pandemiaa Helsingin satama on ollut vilkkain ulkomaanliikenteen matkustajaliikennesatama koko Euroopassa: sen kautta kulki yli 12 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Helsingin Satama on myös Suomen johtava ulkomaankaupan yleissatama. Yli 80 % koko Suomen ulkomaankaupan tavarakuljetuksista kuljetetaan edelleen meritse.

Kaikesta tästä seuraa, että satamiimme liittyvät päätökset ovat huomattavan monisyisiä, vaikutuksiltaan merkittäviä ja erityisen kauaskantoisia. Asiaa ei voi tarkastella vain kysymyksenä sijainnista, liikenteen sujuvuudesta, päästöistä, turismista tai kaupungin keskustan kehityksestä, vaan kaikista näistä – ja monista muista – yhdessä. Kysymys Helsingin sataman tulevaisuuden ratkaisuisista on myös paitsi merkittävä kansallinen kysymys, myös kysymys, jolla on isoa merkitystä naapureillemme Tallinnalle ja Tukholmalle.

Hyvät valtuutetut.

Helsingin ydinkeskusta kehittyi uudeksi. Vaikka kaikkia tulevaisuuden kehityskulkuja on vaivannäöstä huolimatta vaikea ennustaa, tavoitteena tulee olla uskottavin mahdollinen kokonaissuunnitelma parhaaseen mahdolliseen tietoon perustuen. Tätä tavoitellaan päätöskokonaisuudella, jonka merkittävä ja mahdollistava osa tänään käsittelemme oleva satamapäätös on.

Apulaispormestari Anni Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.





3.2.2021

---

Kiitos pormestari Vapaavuorelle hyvästä puheenvuorosta, joka kuvasi erinomaisella tavalla sitä, kuinka valtavan monista palikoista yhdessä syntyy niin vetovoimainen keskusta kuin kaupungin elinkeinopolitiikan ja elinvoiman kannalta hyvin olennainen satamaratkaisu.

Keskustan kehittämiseksi tämä aika, jota nyt olemme eläneet, on samaan aikaan pysähdyttävä ja ehkä vaikeampi kuin mitä kukaan olisi kuvitellut vielä vuosi sitten ja toisaalta ehkä myös innostava ja kiinnostava. Olemme tilanteessa, jossa kaupunki ja sen keskusta joutuvat luomaan nahkansa uudelleen, jollain tavalla keksimään itsensä uudelleen pysähtyneisyyden tilasta ja poikkeusoloista. Uskon itse, että viime kädessä tämä poikkeustilanne ja se, miten se on haastanut kaupungin keskustan, voi antaa meille myös uutta voimaa ja uusia ideoita löytää kaupungin keskustan parhaat vetovoimatekijät, parhaat ideat. Kaupungin keskustan kehittämisellä, kaupungin keskustan identiteetillä ja tunnelmalla on valtavan suuri merkitys, eikä se ratkea vain teknisellä selvittämisellä eikä edes kaikilla tarpeellisilla analyyseilla, joissa pohditaan liikennettä, kaupallista tilaa, yhteyksiä. Vaan kaupungin keskustalla täytyy olla sielu, sillä täytyy olla aitoa vetovoimaa, joka on osittain myös ehkä intuitioon nojaava asia.

Joka tapauksessa on varmaa, että uuden arkkitehtuuri- ja designmuseon ja Eteläsataman ympäristön kehittäminen on meille valtava mahdollisuus, jossa voimme tehdä jotain ainutlaatuista. Rakentaa sen perinteen päälle, joka Suomessa ja Helsingissä on valtavan vahva, niin arkkitehtuurin kuin designin alalla. Samaan aikaan me voimme jatkaa sitä kehitystä, jossa meri ja rannat tulevat lähemmäksi tämän kaupungin asukkaita. Jossa asukkaat saavat rannat pitkien taukojen, monien vuosien jälkeen itselleen takaisin.

Ajattelen, että tämän periaatepäätöksen ehkä kaikkein kauaskantoisin ja merkittävin yksittäinen asia on se, että Eteläsatama avautuu uudella tavalla ja sen mahdollisuudet avautuvat uudella tavalla kaupunkilaisille arkkitehtuuri- ja designmuseon ympäristössä.

On totta kai selvää, että satama on kaupungille valtavan tärkeä, ja satamalla on oikeus tietää, oikeus saada kaupungin strateginen tahto selville, löytää itselleen sellaiset toimintaedellytykset, jossa se pystyy suunnittelemaan toimintaansa pitkäjänteisesti, pohtimaan sitä 10–20 vuoden aikavälillä. Tässä periaatepäätöksessä on monta asiaa pohdittu hyvin ja taustatöitä tehty huolellisesti. On perusteltua, että satamatoiminnot jatkavat Katajanokalla, vaikka tässä periaatepäätöksessä tehdään ratkaisuja, joissa itse asiassa sataman tuottaman liikenteen mää-



3.2.2021

---

rä Katajanokalla jopa jonkin verran vähentyy. Mikä auttaa meitä, helpottaa tekemään niitä ratkaisuja, joista kaupunginhallituksessa olemme päättäneet kävelykeskustan ja viihtyisän keskustan kunnianhimoisesta kehittämisestä.

Tässä periaatepäätöksessä lähdetään siitä, että Länsisatama kokonaisuudessaan tulee myös jatkossa olemaan satamalle keskeinen toimintapaikka. Sehän on ollut sataman kasvun ja liikenteen kasvun ydin viimeisen vuosikymmenen aikana.

Itse katson ja me vihreät katsomme, että tulevaisuudessa kun tätä työtä tehdään, meidän kannattaisi sekä kaupungin edun että sataman edun näkökulmasta pitää Jätkäsaaren liikennekysymysten ratkaisussa sataman liike-, siinä, miten satama vaikuttaa Jätkäsaaren liikenteeseen, auki vielä kahta eri vaihtoehtoa. Joista toinen vaihtoehto on tässä periaatepäätöksessä todettu tunnelin suunnitteleminen. Mutta meidän mielestämme tässä kohtaa kannattaa vielä tehdä työtä myös sen eteen – työtä, joka itse asiassa on tällä hetkellä käynnissä – että tutkitaan huolellisesti ja toteutuvalla toiminnalla, millä tavalla hintaohjauksella sataman nykyistä toimintaa vielä kunnianhimoisemmin niin raskasta liikennettä kuin osaa ajoneuvo-matkustajaliikenteestä siirretään Vuosaaren satamaan. Vuosaaren olemme kuitenkin investoineet runsaasti, ja myös matkustajakysyntää sinne selvästi kohdistuu.

Näiden kahden vaihtoehdon pitämiseksi pöydällä vielä selvittämiseksi, ennen kuin tehdään lopullisia ratkaisuja siitä, mikä vaihtoehto on paras, olen tehnyt järjestelmään esityksen tähän periaatepäätökseen, jossa todetaan tämä äsken avaamani asia. Eli että tämä periaatepäätös pitäisi sisällään myös liikenteen ohjaamisen kunnianhimoisesti Vuosaaren, siihen pisteeseen asti kun se investointien kannalta on järkevää, ja että tätä ohjaamisen kehitystä seurattaisiin, sen tuloksia arvioitaisiin siinä vaiheessa kun on tarpeen tehdä lopulliset ratkaisut siitä, syntyykö paras vaihtoehto liikenteen painopisteen siirtämisestä Vuosaaren vai tästä satamatunnelista. Esitys on tehty järjestelmään.

Kiitos.

Apulaispormestari Nasima Razmyar

Arvoisa puheenjohtaja.

Olin ottanut kyllä puheenvuoron ihan tuohon puheenvuorojen pätyyn, mutta käytänpö sen tässä vaiheessa? Ei ollut tarkoitus ohittaa.



3.2.2021

---

**(Puheenjohtajan välihuomautus.)**

Pahoittelut. Joo, sopii ottaa myöhemmin.

**(Puheenjohtajan välihuomautus.)**

Selvä, tehdään näin.

Valtuutettu Matti Parpala

Kiitos. Hyvät valtuutetut.

Tänään käsittelemme periaatepäätöstä, joka määrittää kaupunkikuvaa kymmeniä vuosia. Saamme Eteläsatamasta uuden ranta-alueen kaupunkilaisten käyttöön. Katajanokalla liikenteen kuormitus puolittuu, kun sieltä liikennöidään jatkossa vain Tukholmaan. Myös Kauppatorin alueesta saadaan viihtyisämpi. Jätkäsaareen saadaan vihdoin ja viimein liikenteelle ratkaisu, kun maaliikenne voi kulkea jatkossa suoraan satama-alueen ja Länsiväylän välisessä tunnelissa.

Tilanne tuo mieleen tutun pelin, Muuttuvan labyrintin, jossa yhden osan siirtäminen ei riitä, vaan ulospääsyyn vaaditaan monta hyvää siirtoa. Yksi suurista siirroista tarvitaan Jätkäsaarella, jossa ehdotus kasvattaa maaliikennettä peräti 40–50 %, noin 600 000 ajoneuvoa vuodessa. Julkisuudessa maaliikenteestä puhutaan usein vain ongelmana. Se on virheellinen ja yksipuolinen mielikuva. Täytyy ymmärtää nimittäin, että meriliikenne on erittäin kausiluonteista, eikä matkustajia riitä läpi vuoden kaikille lähdöille. Jos tavarankuljetus hiljaisilla lähdöillä ei ole mahdollista tai jos se halutaan hinnalla tai jollain muulla tavalla estää, silloin laivat vähenevät ja hinnat kohoavat.

Nykyisessä mallissa Tallinna ja Helsinki ovat kuin yksi kaupunki. Matka kaupungista toiseen onnistuu hetkessä järkevään hintaan läpi vuoden, läpi vuorokauden. Nykyisessä mallissa on tasan yksi ainoa ongelma. Sen nimi on Länsilinkki. Nyt ongelma ratkaistaan.

Hyvät valtuutetut.

Tämä ehdotus kruunaa valtuustokauden ja myös toimiva kaupunki - valtuustostrategian. Kiitos pitkäjänteisyydestä, rohkeudesta ja luovuudesta valmistelijoille, erityisesti kaupunkiympäristön toimialan viranhaltijoille sekä kaupungin omistaman satamayhtiön johdolle. Ehdotus pa-



3.2.2021

---

rantaa kaupunkilaisten elinolosuhteita monilla alueilla, tuo meille uuden arkkitehtuuri- ja designmuseon, pitää huolta kaupungin elinvoimasta ja meriliikenteen meille tuomasta miljardien positiivisesta talousvaikutuksesta. Toivon, että valtuusto antaa mahdollisimman laajan mandaatin tälle kaupunkilaisten arkea ja juhlaa parantavalle esitykselle.

Kiitos.

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kuten pormestari sanoi, Helsingin elinvoimalle on Helsingin Satama erittäin tärkeä, ja se on tärkeä koko maalle, koko Suomelle, koska se on johtava yleissatama tässä maassa. Kuten Parpala sanoi, meillähän on, matkustajiahan on, 12,2 miljoonaa oli pari vuotta sitten, ja 14,4 miljoonaa tonnia tavaraa kulkee Helsingin Sataman kautta. Ja sitten ne matkustajat tuo meille rahaa. 689 miljoonaa toivat toissa vuonna. Kyllä meidän täytyy jollakin tavalla muistaa se, että satama on meille ihan elintärkeä. Sen takia mä hirveästi ihmettelen, minkä takia vihreät haluaa hidastaa Helsingin Sataman toimintaa. Siinähän voi mennä vuosia ennen kuin on saatu siirrettyä kaikki rekat johonkin toiseen paikkaan ja tehdään lisää teitä ja tehdään metroja ja niin edespäin. Kyllä nyt pitää tehdä tämä ratkaisu, että Helsingin Sataman liikenne Länsisatamasta tulee järjestymään. Jos kerran Satama vielä itse sen maksaa, niin eihän siitä tule veronmaksajille minkäänlaisia seurauksia. Eli kannatan kyllä ehdottomasti tätä kaupunginhallituksen esitystä.

Valtuutettu Mari Rantanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Oikeastaan vastauspuheenvuoroni liittyi apulaispormestari Sinnemäen puheenvuoroon esityksestänne, jossa vielä edelleen esitätte tätä Vuosaaren mahdollisuutta. Katselin Sataman itsensä tekemiä arvioita siitä, millä tavoin tämä järjestyy parhaiten, ja tämä Vuosaari oli kyllä sen näköinen ratkaisu siellä, jota ei kannata tehdä. Joten olisin kysynyt, onko jälleen kerran tässä vihreillä jotakin suurta viisautta omassa ryhmässä, kun Sataman itsensä tekemä selvitys ei teille kelpaa.

Kiitos.



3.2.2021

---

Valtuutettu Ilkka Taipale (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

En pidä siitä, että vihreitä koko ajan mollataan, sillä heillä on täysin johdonmukainen linja Vuosaaren satamaan edelleen, alusta pitäen. Hehän vastusti tätä satamaa kovasti, ja sen olisi pitänyt olla Kirkkonummella. Silloin Vuosaaren satama viivästyi viidestä seitsemään, kahdeksaan vuoteen, ja kaikkien Helsingin muiden satama-alueiden rakentaminen asuinalueiksi viivästyi niin ikään. No, tässä on pienemmästä asiasta kysymys, mutta hiukan ikään kuin laimistettuna satamatoimintojen melkein vaikeuttamisesta, heidän esityksessään.

Apulaispormestari Anni Sinnemäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja.

Helsingin Sataman tekemässä Vuosaari-skenaariossahan lähdettiin siitä, että kaikki liikenne siirtyisi Vuosaareen ja että tämä on huono vaihtoehto. Se olisi toiminnallisesti erittäin vaativa ja investoinneiltaan erittäin raskas. Meidän esityksemme tähän periaatepäätöksen ei suinkaan ole se, vaan meidän esityksemme on se, että Vuosaarta käytettäisiin enemmän kuin tämän periaatepäätöksen pohjaehdotuksessa. Sen verran kuin sinne on maltillisesti investoitava.

Tämä olisi myös käyttäjien etu, koska Sataman omissa selvityksissä näkyy hyvin se, että on paljon sellaisia matkustajia niin Suomen kuin Viron puolella, jotka mielellään käyttäisivät nimenomaan Vuosaarta. Tämä totta kai vahvistaisi myös koko Vuosaaren aluetta ja itäisen Helsingin elinkeinopolitiikkaa.

Esityksemme ei myöskään hidastaisi näitä ratkaisuja, vaan tätä ohjausta on tarkoitus tehdä sinä aikana kun tunnelia suunnitellaan. Voi olla, että itse asiassa tämä meidän esityksemme tuottaisi Satamalle ja Jätkäsaarelle nämä hyvät ratkaisut nopeammin kuin pelkän tunnelivaihtoehdon selvittäminen.

Valtuutettu Paavo Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.



3.2.2021

---

Valtuutettu Asko-Seljavaara totesi, että tunnelin rakentaa tai rahoittaa Helsingin Satama, joten siitä ei tule veronmaksajille mitään seurauksia. Pitää kuitenkin muistaa, että Helsingin Satama on Helsingin kaupungin eli meidän veronmaksajien sataprosenttisesti omistama yhtiö, joten ei voi ajatella niin, että meidän sataprosenttisesti omistaman yhtiön investoinneilla ei ole mitään seurauksia meille veronmaksajille taloudellisessa näkökulmassa. Vaikka kysymys on yrityksestä, kyllä meidän pitää se arvioida osana kaupunkikonsernia ja tämä investointi osana niitä investointeja, joita kaupunki tekee, tehdään ne sitten suoraan kaupungin investointeina tai sataprosenttisesti kaupungin omistaman yhtiön investointeina.

Valtuutettu Eveliina Heinäluoma (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Tätä asiaa Sataman osalta on käyty varsin paljon läpi tässä kuluneen vuoden aikana, ja Satamahan on itsekin tehnyt hyvin paljon eri palveluita, ja ulkopuolisia arvioita on pyydetty koskien matkustajaliikenteen kehitystä ja satamatoimintojen sijaintien vaikutusta siihen. Kyllä niiden perusteella on hyvin selvää, että järkevä taloudellinen vaihtoehto on satamatoimintojen keskittäminen kaupungin keskusta-alueelle. Näissä eri vaihtoehdossa Vuosaari ei valitettavasti ole pärjännyt samalla tavalla. Siksi pidän myöskin tätä vihreiden vastaesitystä hieman erikoisena. Se ei ole kaupungin, ei Sataman taloudellisissa intresseissä, ja Vuosaaren satamaahan kehitetään myös tässä keskittämiskenaarioajatuksessa, jossa keskusta-alueita pyritään kehittämään.

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Arhinmäelle vastaus, että kyllä minä tiedän, kuka Helsingin Sataman omistaa. Mutta Satama on vain laskenut, että he pystyvät maksamaan tämän 180 miljoonaa, mitä se tulee maksamaan se tunneli.

Ja sitten mä Sinnemäelle vastaisin, että kun henkilöautoistakin on ajateltu ohjata Länsiväylälle 35 % niistä, jotka tulee Tallinnan-lautoilta, niin sittenhän kaikki ne 35 % autoistakin on Helsingin keskustassa. Miten ne siellä pärjää? Siis eihän tässä ole mitään, ? pelkästään rekathan siirretään, mutta miten me saadaan henkilöautot siirrettyä?



3.2.2021

---

Valtuutettu Matti Parpala

Kiitos, puheenjohtaja.

Kommentoin lyhyesti näitä. Eli tähän vastaesitykseen sisältyy useita ongelmia, joita on paljon selvitetty. Siinä on juridiset ongelmat, eli se, että Satama ei voi määräävänä markkina-asetuksessa olevana yhtiönä, me ei voida mielivaltaisesti korottaa hintoja, ainakaan niin paljoa kuin tämä muutos vaatisi. 40–50 %, noin 600 000, puoli miljoonaa ajoneuvoa vuodessa lisää, niin meidän ohjaukskeinot ei siihen riitä. Jos tällainen taikatempu olisi, niin se olisi jo tehty.

Toisekseen toiminnallisesti muutos ei ole mahdollinen. Maltillisin investoinnin Vuosaassa ei ole sellaista kapasiteettia, jonne voidaan ottaa tuommoinen määrä liikennettä. Kaupallisiin ongelmiin viittasin jo puheenvuorossa aikaisemmin, eli liikenne vähenisi, jos me ryhdyttäisiin tällaisiin toimenpiteisiin.

Sitten tämä rahoitusasia vielä. Valtuutettu Arhinmäelle lyhyesti siitä. Tähän juridiikkaan liittyy myös se, että kun me rakennetaan tunneli, me voidaan korottaa hintoja, ja satamayhteisö mielellään maksaa sen, koska se on parempaa palvelua myös heille. Jos ei tule tunnelia, ei voi myöskään korottaa hintoja. Tämä ei siinä mielessä kaadu veronmaksajille, koska tämä ei ole nollasummapieli, kuten ehkä muissa monissa kaupungin investoinneissa voisi näin käydä.

Kiitos.

Valtuutettu Reetta Vanhanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoisa valtuusto.

Tässä tuotiin tosiaan jo esiin, että Satama on Helsingin kaupungin kokonaan omistama yhtiö eli veronmaksajien omistama yhtiö. Toki tämä on kokoluokassaan Satamalle erittäin merkittävä investointi, ja sen lopullinen hintalappu on vielä osittain auki ja riippuu näistä jatkoselvityksistä. Tällä meidän vastaesityksellä me täydennetään tätä esitystä siltä osin, että yhteen vaihtoehtoon ei vielä tässä vaiheessa pitäisi lukittautua, vaan pitäisi jatkaa ja voimistaa tätä hintaohjausta, jotta saataisiin enemmän ajoneuvoliikennettä kulkemaan Vuosaaren kautta. Tunneli on mahdollinen vaihtoehto tähän ratkaisuun, mutta sen suunnitteluaihana täytyy selvittää vielä muitakin vaihtoehtoja.



3.2.2021

---

Apulaispormestari Anni Sinnemäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tästä ajoneuvoliikenteestä Jätkäsaaresta, jonka valtuutettu Asko-Seljavaara otti esiin. Se, mikä itse asiassa tekee houkuttelevan tästä Vuosaaren enemmän ohjaamisesta, on se, että Jätkäsaaren liikenne kokonaisuudessaan saataisiin tässä vaihtoehdossa sujumaan paremmin sen onnistuessa kuin tässä tunnelivaihtoehdossa. Mutta kuten valtuutettu Vanhanen hyvin totesi, meidän lähestymistapamme on se, että tässä on paljon epävarmuuksia vielä moneen suuntaan, ja sen takia olisi järkevämpää toimia kahdella vaihtoehdolla ja tehdä se lopullinen ratkaisu myöhemmin. Tässä ei ole kuitenkaan tarvetta hidastuttaa sitä, että millä tavalla toimittaisiin, vaan että investointimahdollisuus ja ratkaisut tunnelin osalta voitaisiin tehdä samassa aikataulussa kuin ilman tätä toistakin vaihtoehtoa mutta paremmin pohjatiedoin.

Kiitos.

Valtuutettu Hannu Oskala (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Parpala puhui määräävän markkina-aseman väärinkäytöstä. Se on ilmeisesti sen verran korkea juridiikkaa tosiaankin, että sitä ei tässä meille sen ihmeemmin avata eikä myöskään meille tässä valmistelu- ja selvitysmateriaaleissa kertomaan, että mikä sitten on käytävissä oleva hintaohjauskapasiteetti, joka ei kuitenkaan vielä ole määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä.

Mielenkiintoista on toisaalta kuitenkin se, että tämän mahdollisen tunnelin kustannukset kerrotaan katettavan käyttömaksuilla, eli käyttäjä maksaa sata miljoonaa euroa, ja onhan silläkin itsessään ohjausvaikutus. Etenkin kun Vuosaaren satamaa lähimpänä ovat nämä isot logistiikka-alueet. Eli tavallaan hauskaa on, että kuitenkin se täsmälleen sama maksun korotus, mitä me tässä ehdotamme, että otettaisiin se jo nyt käyttöön ja nähtäisiin, riittääkö se ohjausvaikutukseksi, niin se tullaan kuitenkin lopulta sitten ottamaan käyttöön.

Valtuutettu Paavo Väyrynen (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja.





3.2.2021

---

Minäkin ihmettelen, miksi apulaispormestari Sinnemäen ehdotusta arvostellaan. Minun mielestäni se on erittäin järkevä. Tämä Vuosaari-vaihtoehto on ympäristön kannalta, liikenteellisesti ja todennäköisesti myös taloudellisesti järkevin ratkaisu. Aion äänestää sen puolesta, ja toivon, että tämä vaihtoehto jatkossa pidetään tasavertaisesti esillä. Kerrankin vihreät esittävät jotain sellaista, jota minä voin kannattaa, vaikka muutoin ajavat keskittävää city-vihreää politiikkaa.

Kiitoksia.

Valtuutettu Daniel Sazonov (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Alkuun on sanottava, että esityksessä on oltava jotain mätää, jos Väyrynen ja vihreät ovat löytäneet toisensa. Mutta vakavasti puhuttaessa valtuutettu Vanhanen sanoi, että tässä vain täydennetään esitystä tällaisella pienellä asialla, jossa siis esitetään, että ei päätetäkään asiaa, vaan siirretään se hamaan tulevaisuuteen. Ei minusta kyllä täydentämiseksi sitä voi sanoa, vaan vastakkaiseksi näkemykseksi sille, että kun nyt halutaan osana tätä laajaa kokonaisuutta antaa näkymä tulevasta suunnasta, antaa luottamusta Satamalle, varustamoille, kaikille toimijoille tämän meriklusterimme ympärillä, ja siksi me tarvitsemme tämän linjauksen. Olisi erittäin haitallista jättää kysymys nyt auki, niin kuin vihreät esittävät.

Valtuutettu Pilvi Torsti (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja. Valtuutetut.

Näen kyllä itse tämän periaatepäätöksen ennen muuta omistajaohjaajan strategisena ohjauspäätöksenä. Me tiedetään, että Helsingin Satama on vuosia ollut pulmissa Länsisataman tilanteen kanssa. Moni meistä on ollut monissa rooleissa. Itsekin oon saanut olla niin kaupunginhallituksessa kuin Sataman varapuheenjohtajana että valtuutettuna tätä pohtimassa. Nyt kun tätä periaatepäätöstä tehdään, niin me nimienomaisesti pyrimme viimein antamaan Satamalle kaupungin tahdon, jotta kaupunki lukuisten selvitysten, strategisten seminaarien ja niin edelleen jälkeen pääsee johdonmukaisesti eteenpäin kaikissa näissä asioissa, mitä puheenvuoroissa ja tulen itsekin laajemmassa puheenvuorossani käsittelemään, ohella. Pidän kyllä tosiaan jopa yllättävänä



3.2.2021

---

sitä, että meillä on sekä Reetta Vanhanen että Anni Sinnemäki käyttänyt tällaisia sekä–että-, joko–tai-, molemmat pitää tutkia - puheenvuoroja, jotka heiluttaa tätä koko ideaa siitä, että me linjataan omistajaohjauksellinen periaate tässä.

Kiitos.

Valtuutettu Osmo Soininvaara (vastauspuheenvuoro)

Täällä ollaan. Yritin... Olen pahoillani, mulla oli teknisiä vaikeuksia päästä kokoukseen sisään.

Vastauspuheenvuorona tuohon ? sanottava, että viime kerralla täällä keskusteltiin siitä, onko Vihdin ratikka niin pitkälle suunniteltu, että sen rakentamisesta voidaan päättää. Se on kuitenkin huomattavasti tarkemmin suunniteltu kuin tämä tunneli. Tässä ei tietenkään tehdä tunnelin rakentamispäätöstä, mutta saadaan aikaan tilanne, jossa rakentamiselle ei ole vaihtoehtoa, ja siitä ei lainkaan tiedetä, mitä se maksaa, eikä tiedetä, miten se toimii, niin kyllä olisi tietysti hyvä, että nämä kaksi asiaa selvitettäisiin ennen kuin sitoudutaan yhteen ainoaan vaihtoehtoon.

Ihminen ei tietysti koskaan opi ymmärtämään juristia, mutta jos juristi sanoo, että me emme saa nostaa liikenteen haittojen takia X euroa satamamaksua, mutta saamme tehdä sen sitten kun olemme rakentaneet tämän tunnelin, siinähan voi käydä niin, että me hinnoittelemme sen tunnelin tyhjäksi.

Valtuutettu Eveliina Heinäluoma (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Kyllä tämä vihreiden esitys on ongelmallinen. Pidän sitä myöskin erikoisena sen takia, että kun tässä on hyvin paljon tutkittua tietoa ja asiantuntija-arvioita pohjalla, jotka kertoo sen, että Vuosaaren satama on, toisin kuin valtuutettu Väyrynen väitti, ilmaston ja ympäristönkin kannalta ongelmallista, että sinne pyrittäisiin keskittämään. Siellä on Natura-alue, joka tulee sataman kasvun osalta vastaan, ja laivojen osalta matka-aika pitenee, joka aiheuttaa lisää päästöjä. Tämänkin luulisi vakuuttavan vihreän puolueen siitä, että Vuosaari-keskittäminen ei ole järkevää siinä määrin kuin mitä he toivovat. Edelleenkin on syytä todeta, että Vuosaaren kehittämistä tehdään valitunkin strategian osana. Ei se



3.2.2021

---

ole poistumassa mihinkään, mutta sitä tehdään osana sataman normaalia kehitystyötä.

Valtuutettu Risto Rautava (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Tässä vihreitten esityksessä on iso ongelma se, että se on todellista osaoptimointia. Siinä ei todellakaan tarkastella koko kaupunginhallituksen esityksen kokonaisuutta, mitä kaikkea siihen liittyy. Siinä keskitytään vain yhteen osa-alueeseen.

Toisaalta se herättää myös tietysti epävarmuutta kansalaisissa, Jätkäsaarella asuvissa. Keskustelin jokunen päivä sitten erään Jätkäsaarella asuvan, ja useimmatkin ovat ottaneet yhteyttä, että tämä on myös Jätkäsaaren asukkaille erittäin hyvä asia. Tällä tavalla asiaa voidaan hämmentää ja pitkittää entisestään, ja se ei ole hyväksi, mutta ilmeisesti se kuuluu vihreään politiikkaan.

Valtuutettu Reetta Vanhanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoisa valtuusto.

Täällä edellä valtuutettu Sazonov asetti sanoja suuhuni ja sanoi, että pitäisin tätä lisäystämme pienenä. En missään nimessä pidä tätä pienenä esityksenä. Se täydentää kyllä päätöstä, jossa todetaan, että satamatunneli suunnitellaan, ja esitämme tosiaan, että tämän suunnittelun aikana tätä on selvitettävä vielä lisää. Meillä ei ole hintalappuja, meillä ei ole tarkkoja liikenteellisiä vaikutuksia, kuten valtuutettu Soininvaara nosti verraten esimerkiksi Länsi-Helsingin raitiotiehen. Tässä ei kannata lukkiutua vielä yhteen vaihtoehtoon, vaan selvittää vielä useampaa. Lopullinen investointipäätös tehdään myöhemmin.

Valtuutettu Matti Parpala (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Pari faktaa kohdalleen vielä. Valtuutettu Soininvaara sanoi edellä, että jos tunneli hinnoitellaan väärin, niin tehdäänkö silloin tyhjä tunneli. Tässä suunnitelmassa erittäin kätevää on se, että kun tämä tunneli tulee olemaan Sataman kiinteistö, niin me tullaan perimään... Satamassa



3.2.2021

---

hallituksen puheenjohtajan voin todeta, että siitä tullaan siis perimään kaikilta ajoneuvoilta maksua riippumatta siitä, käyttävätkö ne sitä tunnelia vai eivät. Jolloin kellään ajoneuvolla ei ole insentiiviä olla käyttämättä tunnelia. Mä ymmärrän tämän huolen, mutta sitä ei tässä tulla tekemään tai sitä ongelmaa ei tässä tule olemaan.

Valtuutettu Oskalalle vielä, että teillä on tässä pilkkuvirhe. Nimittäin siis nyt jo meillä on hintaohjaus, jossa Vuosaareen voi ajaa rekka-ajoneuvon 25 euroa halvemmalla per ajoneuvo kuin mitä se on Länsisatamassa. Tällä on saatu vain hyvin pieni vaikutus aikaan kokonaisuuteen nähden. Se, mitä tämä tunneli tulee maksamaan näille ajoneuvoille, niin puhutaan todennäköisesti muutamista euroista per ajoneuvo, jos se jaetaan esimerkiksi 20 vuodelle. Eli vaikka pilkku olisi eri paikassa, niin silti ohjausvaikutus, mikä on saatu aikaan, on marginaalinen. En usko, että tässä tunnelimaksulla saadaan automaattisesti aikaan jotain poisohjausvaikutusta. Matematiikka kuntoon.

Valtuutettu Paavo Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa herra puheenjohtaja.

Kaksi viikkoa sitten keskustelimme Länsi-Helsingin pikaraitiotiehankkeesta, ja kokoomus peräänkuulutti voimakkaasti sitä, että suunnitelmat pitää olla hyvin pitkällä, ennen kuin tehdään päätöksiä. Kuitenkin Länsi-Helsingin pikaraitiotiesuunnitelma on tehty hyvin yksityiskohtaisesti, ja myös sen hinta-arvio on paljon pidemmälle menevien arvioiden perusteella tehty. Nyt täällä muun muassa valtuutettu Parpala puhuu matematiikkapuolueesta kokoomuksena ja valtuutettu Sazonov on sydän verta vuotaen puhunut moneen kertaan veronmaksajien rahoista ja siitä, miten hankkeita ei pidä tehdä ennen kuin tiedetään niiden todelliset kustannukset. Samaan aikaan tässä kannatetaan tunnelihanketta, josta ei ole kaavaa eikä juurikaan muita kuin alustavia arvioita 180 miljoonan euron hinnasta. Jos kokoomus toimisi loogisesti, niin ehdottomasti olisi sitä mieltä, että päätöstä tunnelin osalta ei tässä kohtaa pidä tehdä, koska kustannusarviot ovat täyttä ilmaa vielä tässä vaiheessa. Mutta ilmeisesti on eri asia raitiovaunu ja auto.

Valtuutettu Ville Jalovaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.



3.2.2021

---

Mä oon kahdeksan vuotta ollut tässä valtuustossa jäsenenä ja nyt täällä on ihmisiä, jotka on ollut pidempäänkin. Sen mä oon oppinut jo, että silloin kun ei haluta selkeästi kertoa kantaa, niin silloin pidetään auki asioita ja pyydetään selvityksiä ja tilataan niitä, vaikka satama-alan selvitykset kertoo jotain ihan muuta. Mitä lähempänä on vaalit, sitä enemmän tämmöinen kaksilla rattailla ajaminen yleistyy. Ei voida, halutaan pitää taktisista syistä asioita auki, niin että voidaan vähän sieltä sun täältä saada kannatusta. Mutta tämä ei ole kauhean uskottavaa tässä tilanteessa, kun Satama on tehnyt ison määrän selvityksiä siitä, että Vuosaari-vaihtoehto ei ole toimiva. En usko, että meillä kenelläkään on kuitenkaan parempaa asiantuntemusta näitä pähkiillä kuin ammatti-ihmiset ovat tehneet.

Valtuutettu Otto Meri

Kiitos, puheenjohtaja.

Jälkikäteen katsotaan tätä valtuustokautta, niin tämä saattaa olla kaikista tärkein päätös, jopa tärkeämpi kuin kunnallisverotuksen laskeminen ja koiraveron poistaminen. Siihen nähden on vaikea nähdä, minkä takia tätä vastustetaan. Toki helsinkiläisenä veronmaksajana, jolla on sydän oikealla, se lämpiää siitä, että vihervasemmisto on huolissaan siitä, että veronmaksajien rahoja käytetään vastuullisesti.

Toisaalta tätä lämpeämistä vähän estää se, että kun nimenomaan kaksi viikkoa sitten ajettiin kuin käärmettä pyssyyn tätä Länsi-Helsingin raitiotietä, ilman että oli riittäviä selvityksiä ja oltiin vasta hankesuunnitelmavaiheessa, niin oltiin valmiita tekemään päätöksiä. Nyt sitten tässä tapauksessa, jossa on kyse vasta periaatepäätöksestä, isosta kuvasta, siitä että miten me tullaan järjestämään meidän satamatoiminnot, niin nyt edellytetään valtuutettu Arhinmäen toimesta valtavan kattavia selvityksiä.

Kyllä täytyy sanoa, että onhan tämä tämmöistä valikoivaa veronmaksajien edusta huolehtimista ja jossain määrin haiskahtaa tunnelifobismilta. Eihän tässä ole mitään järkeä. Nyt on aika tulla sieltä tunnelista maan päälle ja katsoa kokonaisuutta. Nähdä, että on kyse, niin kuin valtuutettu Parpala sanoi, järjestelmästä, missä yksi asia edellyttää toista. Periaatteellinen tunnelien vastustaminen, sitä mä en pidä järkevänä enkä hyväksy. Mutta varmasti kertoo jotain siitä, että tosiaan tässä on valtuutettu Väyrynen ja vihreät yhdessä tätä vastustamassa. Onneksi valtuuston enemmistö tuntuu olevan tässäkin asiassa kaikkien helsinkiläisten puolella.



3.2.2021

---

Valtuutettu Jenni Pajunen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Toimiva Helsingin Satama on Suomen talouden, viennin, tuonnin ja matkailun elinehto, jonka talousvaikutus on yli neljä miljardia vuodessa. Sataman uudelleenjärjestelyperiaatteet ovat win-win-win. Parasta on Eteläsataman vapautuminen kaupunkilaisten käyttöön. Toivon Eteläsatamasta koko Helsingin ja koko Suomen viihtyisää olohuonetta, jossa on korkea- ja kaupunkikulttuuria, festareita, ravintoloita, ruokarekkoja, liikunta- ja leikkipaikkoja ja ohjelmaa eri vuodenaikoina. Mallia rannan kehittämiseen voi katsoa esimerkiksi Pariisin Paris Plages'ltä tai Lissabonin rantabulevardeilta.

Sataman alue on hyvä paikka myös maailman luokan arkkitehtuuri- ja designmuseolle. Nyt päätettävät periaatteet auttavat piristämään koronan myötä autioitunutta Helsingin keskustaa. Iloitsen erityisesti siitä, että muutosten myötä Katajanokalla rekkaliikenne puolittuu 2030 mennessä Tallinnan-liikenteen vaihtuessa Ruotsin-laivoihin. Lisäksi saamme satamalta uutta tilaa virkistys- ja yrityskäyttöön myös Katajanokan puolella ja entistä viihtyisämmät kävelyreitit, jotka yhdistävät Helsingin keskustan rannat.

Periaatteet tarjoavat ratkaisun myös Jätkäsaaren ruuhkiin tunnelin muodossa. Pidän tärkeänä, että kokonaisuudessaan Helsingin Satama on sitoutunut Hiilineutraali Helsinki -ohjelman päästövähennystavoitteisiin.

Olemme tänään tekemässä yhtä kauden tärkeimmistä päätöksistä, jolla on kauaskantoiset seuraukset. Haluan kiittää kaikkia periaatteiden valmisteluun osallistuneita.

Kiitos.

Valtuutettu Petrus Pennanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Jätkäsaaren liikennetilanne on niin pahasti ruuhkautunut, että esimerkiksi Ruoholahden Jätkäsaarta lähellä olevien alueiden toimistoihin ei satamaliikenteen ruuhkahuippujen aikana voi enää liikkua autolla.



3.2.2021

---

Apulaispormestari Sinnemäen vastaehdotuksessa esitetään raskaan liikenteen ohjaamista Vuosaareen. Mahdollisuudet siihen on kuitenkin hyvin rajalliset. Miljardien arvoinen Helsingin satamia käyttävä laivasto on pääasiassa matkustaja-autolauttayhdistelmälaivoja. Samat laivat eivät voi järkevissä ajassa ehtiä molempiin satamiin, ja matkustajaliikenteen ohjaaminen Vuosaareen olisi hyvin ongelmallista, koska suuretkin investoinnit metrolinjaan tarkoittaisivat silti paljon pidempiä matkajakoja sekä merellä että maalla Helsingin keskustaan pääsemiseksi.

Tunneli on erittäin tarpeellinen jo nykytilanteessa. Suunniteltu Eteläsataman ja Katajanokan laivaliikenteen siirtäminen Länsisatamaan on mahdollista vain tunnelin avulla. Länsisataman liikenteen siirtäminen tunneliin on ainoa järkevä vaihtoehto ruuhkien, niiden ilmastopäästöjen ja Jätkäsaareen liikkuvien ihmisten ajankäytön kannalta. En kannata vastaesitystä, vaan kannatan tunnelin toteuttamista mahdollisimman nopeasti, jotta vältetään ruuhkien pahenemiselta entisestään.

Ehdotin Olympiaterminaalien vieressä olevan puiston varastotilojen kehittämistä kulttuurikäyttöä varten valtuustokauden alussa vuonna 2017. Aloitteeni hylättiin silloin valtuustossa yhdellä äänellä, mutta asia on nyt entistä ajankohtaisempi. Olympiaterminaalien vapautuessa autoliikenteeltä on sen ympäristöön syytä kehittää uusi Etelä-Helsingin kulttuurikeidas nykyisen ajorampin ja konevarastojen tilalle.

Kiitos.

Valtuutettu Nuutti Hyttinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kun Jätkäsaarta ja naapurikaupunginosaa Hernesaarta on suunniteltu, liikennejärjestelmän toimivuuteen ei ole kiinnitetty riittävää huomiota. On aivan selvää, että yhtäältä kaikki alueen asukkaat eivät käy töissä samassa kaupunginosassa eivätkä vastaavasti kaikki alueella työskentelevät asu samassa kaupunginosassa. Samalla korostuu muun liikenteen ja satamaliikenteen yhteensovittamisen merkitys.

Uusien kaupunginosien vetovoimaisuus edellyttää sitä, että asukkaat ja työntekijät pystyvät liikkumaan näiden alueiden sekä muiden kaupunginosien välillä turvallisesti ja ilman tarpeetonta viivästystä. Ongelmia on Jätkäsaareissa nähtävissä jo nyt, kun liikenne kaupunginosasta pois ruuhkautuu pahasti laivojen saapessa. Ellei mitään tehdä, tilanne tu-



3.2.2021

---

lee pahentumaan merkittävästi, kun loputkin uudet asukkaat ovat muuttaneet Jätkäsaareen.

Esityksen kohteena oleva satamatunneli olisi perusteltu myös alueen ilmanlaadun ja liikenneturvallisuuden kannalta. Mitä vähemmän rekkoja liikkuu samassa tasossa jalankulkijoiden kanssa, sitä vähemmän ilmassa on pienhiukkasia ja sitä vähemmän liikenneonnettomuuksia tapahtuu. Myös liikenteen kokonaispäästöt vähenevät, jos satamaan saapuvat ajoneuvot pääsevät pois satamasta tunnelin kautta ja voivat jatkaa suoraan Länsiväylälle, sen sijaan että ne pysähtyisivät lukuisiin liikennevaloihin ja seisoisivat kymmeniä minutteja ruuhkissa. Tunneli helpottaisi alueen saavutettavuutta merkittävästi niin satamaliikenteen kuin alueen muunkin liikenteen näkökulmasta.

Näiden syiden perusteella kannatan lämpimästi satamatunnelin rakentamista ja toivon, että tulevalla valtuustokaudella kaupunkimme liikennejärjestelmää pystytään kehittämään tasapainoisesti kaikkien liikennemuotojen kannalta sujuvammaksi ilman ideologista haitantekoa, joka kohdistuu kaikkeen kumipyöräliikenteeseen, olipa kyse alueen asukkaiden autoilusta, takseista, jakeluliikenteestä tai jopa bussiliikenteestä.

Hernesaaren liikenneongelma on edelleen ratkaisematta, ja suunniteltaessa nyt käsittelyssä olevaa satamatunnelia olisi tärkeää, että huomioitaisiin jatkossa myös mahdollisuudet jatkaa tunnelia Hernesaareen asti.

Kiitos.

Valtuutettu Paavo Arhinmäki

Arvoisa herra puheenjohtaja.

Tämän päätöksen kiireellisin osa on se, että tulee selvä näkymä siitä, että Olympiaterminaali vapautetaan reittiliikenteeltä, autoilta ja rekoilta, joka mahdollistaa arkkitehtuuri-designmuseon suunnittelun sekä koko alueen suunnittelemisen. Siitä tulee upea Helsingin keskustan jatke. Alueet, jotka on ollut pitkään suljettuna, saadaan kaupunkilaisten käyttöön. Tuen lämpimästi tätä esitystä.

Se myös mahdollistaa Katajanokan alueen laajentamisen. Sen osan alueesta, joka on nyt ollut satamassa, sen laajentamisen ihmisten käyttöön. Toivon, että pystyisimme vielä selvittämään, jos vielä laajemmin voitaisiin vapauttaa Katajanokalla alueita, rantoja ihmisille.





3.2.2021

---

Tämä myös mahdollistaa kaupungin kävelykeskustan kehittämisen, ja viime viikolla kaupunginhallituksen tekemä päätös kunnianhimoisesta kaupungin kävelykeskustan kehittämisestä on minusta oikea.

Arvoisa puheenjohtaja.

Jos Sataman liikenne päätetään keskittää Länsisatamaan, pidän tunnelivaihtoehtoa ainoana kestäväenä ja järkevänä. Mutta se, mitä tässä vaiheessa minusta ei pidä tehdä, on ilman laajempia aluetaloudellisia selvityksiä lyödä lukkoon vuosikymmeniksi eteenpäin satamaratkaisua Länsisataman ja Vuosaaren välillä. Ymmärrän, että Helsingin Sataman näkökulmasta Länsisatama voi olla parempi, mutta pitää miettiä koko Helsingin kaupunkia. Jos me panostamme Vuosaaren satamaan, sillä voi olla merkittäviä aluetaloudellisia vaikutuksia työpaikkojen ja elinkeinoelämän kannalta Itä-Helsinkiin, joka niitä todella kaipaa. Sen vuoksi teenkin kaksi ehdotusta, jotka ovat järjestelmässä. Toisessa nimenomaan lähdetään siitä, että selvitetään huomattavasti paremmin kaupungin näkökulmasta metron laajentamisen ja sen vaikutukset työllisyyteen, elinkeinoelämään Itä-Helsingissä. Liian usein päätöksissä unohtuu Itä-Helsinki, ja nytkin ollaan sivuuttamassa tämä puoli: työpaikat ja elinkeinoelämä Itä-Helsingissä, kun ollaan yksisilmäisesti ilman laajoja selvityksiä keskittämässä. Sen lisäksi tuen apulaispormestari Sinnemäen tekemää ehdotusta.

Pormestari Jan Vapaavuori

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Ehkä muutama huomio osin käydyn keskustelun pohjalta ja osin vähän muusta tulokulmasta. Silläkin uhalla, että professori Kolbe minua kohta korjaa tai osoittaa historian arvioni vääräksi, uskaltaisin väittää, että on harvoja asioita, jotka ovat vaikuttaneet tämän 1550 perustetun kaupungin elämään niin vahvasti kuin satamamme. Merellisyys ja siihen liittyvät satamat ja satamatoiminnot ovat koko kaupungin historian aikana vaikuttaneet merkittävästi elämäämme, niin arkeen kuin juhlaan, niin elinkeinoihin kuin sosiaaliseen elämään, niin sotaan kuin rauhaan. Kaikki ratkaisut, jotka koskevat satamatoimintojemme sijoittumista, ovat myös tästä tulokulmasta poikkeuksellisen suuria ja tärkeitä. Ottaen vielä huomioon senkin, mikä täällä on moneen kertaan todettu, että Helsinki oli ainakin ennen koronakriisin puhkeamista Euroopan vilkkain matkustajaliikennesatama ja Suomen, joka on poikkeuksellisen riippuvainen meriteitse tapahtuvasta ulkomaankaupasta, pääsatama.



3.2.2021

---

Se, että käsittelemme nyt periaatetasolla satamatoimintojen sijoittumista, juontuu kahdesta eri asiasta, jotka täällä toki on jo todettu. Ensinnäkin runsas vuosi sitten, kun kaupunkiympäristölautakunnassa päätettiin keskeyttää maanalaisen kokoojakadun selvittäminen, kuitenkin yhteisesti todettiin, että kysymykset jotka sen taustalla olivat, jotka liittyvät muun muassa kantakaupungin rekkaliikenteeseen, johtivat siihen, että satamien osalta pitää kuitenkin jatkaa selvitystä ja tehdä niitä koskevia ratkaisuja. Tästä lähti liikkeelle sitten allekirjoittaneen pormestarina Satamalle antama toimiohje, jossa veloitettiin satamaa selvittämään erilaisia skenaarioita tulevaisuuden suhteen.

Sitten tähän rinnalle tuli toinen syy, joka on täällä moneenkin kertaan esitetty, viimeksi valtuuston varapuheenjohtaja Arhinmäen suulla. Eli se, että kun valtio sitoutui arkkitehtuuri- ja designmuseon rahoittamiseen, ja ottaen huomioon se, mitä siitä alueesta strategiassa oli kirjattu, kävi nopeasti ilmeiseksi, että sen alueen optimaalinen kehittäminen edellyttäisi käytännössä sitä, että Olympiaterminaalista pitäisi poistaa sentyyppiset toiminnot, jotka aiheuttavat raskasta rekkaliikennettä.

Näistä kahdesta syystä tässä ollaan. Se, että meillä on ennen kaikkea se, jonka varapuheenjohtaja Arhinmäki hyvin kuvasi, jotta meillä on mahdollisuudet parhaalla mahdollisella tavalla kehittää ehkä koko kaupungin hienointa paraatipaikkaa Eteläsatamassa vieläpä tavalla, johon voisimme saada poikkeuksellisen hienon maamerkin, arkkitehtuuri- ja designmuseon. Tavalla, jossa aluetta voitaisiin kehittää optimaalisesti ja tavalla, joka ei aiheuta ylisuuria kustannuksia. Lähti liikkeelle ikään kuin ketjureaktio, jossa Olympiaterminaalista piti poistaa matkustaja-autoliikenne. Josta sitten seurasi sellainen jatkokertomus, jonka ? tässä tällä hetkellä olemme.

Sen verran haluaisin täydentää täällä käytyä keskustelua, että vaikka on totta, että eri skenaariot satamatoiminnoille olivat Helsingin Sataman tuotoksia, niin niihinkin linkittyi useita selvityksiä, joita teki sekä ulkopuoliset professoriryhmät että myös kaupungin muut toimijat, mukaan luettuna kaupunkiympäristötoimiala. Eli kysymys ei ole pelkästään Sataman itsestä tekemistä selvityksistä.

Erityisesti haluaisin korostaa sitä, että sen jälkeen kun Satama julkisti selvityksensä viime kesänä, tätä asiaa on hyvin huolellisesti kaupunki-strategian hengen mukaisesti yhdessä tehden valmisteltu niin Helsingin Sataman kuin ennen kaikkea kaupunkiympäristötoimialan mutta myös muun muassa kaupunginkanslian elinkeino-osaston kanssa useita kuukausia. Tässä valmistelussa tämä hyvin laaja-alainen virkahenkilö-



3.2.2021

---

porukka kaupungin eri toimialoilta ja osastoilta ja vieläpä Helsingin Satamasta on hyvin yksiselitteisesti ja yksimielisesti päätynyt tähän ratkaisuun. Ollen täysin tietoinen myös niistä esityksistä, mitä tässä valtuustossa tänään esitetään.

Valtuutettu Eveliina Heinäluoma

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Se on juuri näin nähtävä, kuten pormestari Vapaavuori tässä kuvasi, että tästä on käynnistynyt ketjureaktio. Sen ketjureaktion käynnisti museohanke Etelärantaan. Sehän täytyy nähdä positiivisena asiana ja positiivisena nimenomaan siltä kannalta, että tässä lyödään nyt monta kärpystä yhdellä iskulla. On hieno uusi museo, jossa valtio on mukana. Sitten meillä on keskustan kehittäminen, joka on syvissä vaikeuksissa, ja meillä on erilaista haastetta ydinkeskustan vetovoiman ja elinvoiman osalta. Sitten tähän liittyy Sataman tulevaisuuden kasvun edellytykset. Siellä on ollut epätietoisuutta siitä, mihin suuntaan kannattaa investoida ja Satamaa kehittää. Nyt sitten omistaja linjaa tässä tulevaa kehittämisen vuosia. Ja sitten vielä neljänneksi meillä on Jätkäsaaren liikennehaaste, joka on haaste, vaikka siitä ehkä osa tässä valtuustossa on ollut eri mieltä, ja osa valtuutetuista ei varmaankaan ole sitä mieltä, että rekkaliikenne siellä erittäin tiiviissä ja tiivistyvässä kaupunginosassa on haastava ja asuinviihtyisyyttä hankaloittava elementti. Mutta olen itse ja SDP:n valtuustoryhmä on sitä mieltä, että myös Jätkäsaaren liikenneongelmat pitää ratkaista, ja se tulee luontevalla tavalla ratkaistuksi osana satamatunnelia ja tätä kokonaisuutta.

Pidän kyllä... Tämähän on haastava päätöksentekotilanne, kun tässä on näin monta eri näkökulmaa. Samaan aikaan pitää pystyä arvioimaan myös taloudellista puolta. Mutta kyllähän nämä selvitykset on hyvin yksiselitteisiä: tämä on taloudellisesti kannattava ratkaisu, että keskustasatamiin ja Jätkäsaaren panostetaan. Siellä on uusi satamaterminaali olemassa. Sen lisäksi Vuosaaren satama taas on ihan erilainen satama, ei ollenkaan matkustajaliikenteelle tehty, ja vaatisi merkittäviä investointeja, jotta siitä tulisi sekä matkustaja- että rahtiliikennettä palveleva satama. Sen lisäksi siinä on ympäristönäkökulma, joka ei puolla ollenkaan sitä, että Vuosaaren keskitetään voimakkaasti liikennettä.

Lopuksi totean, että tässä on ihan turha rakentaa mitään olkinukkeja, niin kuin valtuuston varapuheenjohtaja Arhinmäki vähän teki. Ikään kuin asetti tässä Itä-Helsingin kehittämisen tämän ratkaisun vastapainoksi. Ei ollenkaan. Itse ainakin olen voimakas Itä-Helsingin kehittämi-



3.2.2021

---

sen puolestapuhuja, ja olen myös puhunut Vuosaaren sataman puolesta. Näen, että se on osana tätä ratkaisua. Satama tulee panostamaan Vuosaaren sataman kehittämiseen myös osana sitä, että me rakennamme satamatunnelin Jätkäsaareen ja hyödynnämme niitä investointeja, joita nyt on jo päätetty tehdä. Ei tässä pidä luoda sellaista mielikuvaa, että Itä-Helsingin työpaikat ja kehittäminen jää nyt johonkin vähempiarvoiseen asemaan. Päinvastoin mehän olemme päättäneet osana aikaisempia ohjelmia, että Itä-Helsinkiin ja Itäkeskuksen kehittämiseen panostetaan. Olen siitä erittäin iloinen ja ylpeä.

Valtuutettu Daniel Sazonov

Kiitos, puheenjohtaja.

Tässä on tätä ketjua, joka tämän päätöksen sisällä on, kuvattu monta kertaa, ja se on hyvä, koska sen ketjun myötä ratkeaa moni yksittäinen asia. Eteläsataman vapautuminen on merkittävä edistysaskel. Saamme keskustan jatkumaan sinne. Paljon on puhuttu keskustan elinvoimasta. On puhuttu uudesta hankkeesta sinne, museohankkeesta, ja ne ovat kaikki arvokkaita pyrkimyksiä, ja tällä se pystytään tekemään.

Katajanokan alue kehittyy. Sinne saadaan uusia investointeja. Saadaan tietyn tyyppinen satamatoiminta, risteilytoiminta Tukholmaan vaikiinutettua sinne. Samalla kun tämä tiheämpivuoroinen Tallinnanliikenne saadaan sieltä pois, Katajanokallakin liikenteelliset olosuhteet paranevat, raskas liikenne vähenee.

Länsisatamasta tulee todellinen kaksoiskaupunki, Helsinki–Tallinnayhteyden hubi, kun sinne keskitetään Viron-liikenne, ja Länsisatama pääsee jatkamaan sitä vauhdikasta kehitystä, mikä siellä on ollut.

Neljäntenä, ei suinkaan edes vähäisempänä näistä, saadaan ratkaistua vuosia puhuttanut Jätkäsaaren liikenneongelma, joka olisi meillä edessä, jos tätä ratkaisua ei nyt tehtäisi, vielä monen monta kertaa.

Kaiken kaikkiaan tämä on jopa yllättävän elegantti päätös, jossa moni asia nivoutuu yhteen, muodostaa ketjun, ja oikeastaan jokainen osanensa siinä ketjussa on itsenäisestikin positiivinen edistysaskel. Siksi olen tyytyväisyydellä kuunnellut jo tähän asti tulleita puheenvuoroja. Uskon samansuuntaisia tulevan vielä lisää, jossa valtuuston tukeva enemmistö on suhtautunut tähän ratkaisuun myönteisesti. Uskon, että sellainen päätös, kun se pohjaesityksen mukaisesti tehdään, antaa vahvan



3.2.2021

---

ja hyvän selkänojan kaupungin kehittämiseksi tuleville vuosille ja Sataman merkityksen ja roolin korostamiseksi.

Apulaispormestari Pia Pakarinen

Valtuutetut.

Helsingin satamasta lähtee maailmalle erityisesti metsäteollisuustuotteita, koneita ja laitteita, ja meille tulee maailmalta etenkin päivittäistavarakaupan tuotteita. Puhumme siis tänään järjestelystä, jonka ratkaiseminen vaikuttaa huomattavasti laajemmalle kuin vain Helsinkiin, sillä logistiikan kannalta Suomi on saari. Euroina Helsingin satamatoiminnan vaikutus on 4,1 miljardia vuodessa, ja siihen liittyvät toiminnot työllistävät kerrannaisvaikutukset huomioiden yli 25 000 henkeä. Sataman elinvoiman turvaaminen on siten erittäin tärkeää Suomelle mutta nimenomaan Helsingille.

Siinä missä Helsinki on houkutteleva matkustajaliikenteelle, Helsingin Satama ei kuitenkaan ole ainoa vaihtoehto tavaraliikenteelle, mikä myös rajoittaa hintaohjauksen mahdollisuuksia. Kaupungin keskustan tuntumaan tulevat matkustajalautat tuovat mukanaan asiakkaita kaupungin ydinkeskustan yrittäjille. Selvitysten perusteella matkustajamäärät vähenisivät, jos maihintulo tapahtuisi Vuosaarella. Emme siis voi ajatella, että pystyisimme siirtämään ostavat asiakkaat sinne. Lisäksi oman kaupunkiesteettisen näkemykseni mukaan matkustajalaivat kuuluvat merellisen kaupungin keskusta.

On selkeää ja järkevää, että Eteläsataman maankäytön suunnittelua jatketaan siten, että lauttaliikenne Eteläsatamassa lakkaa kokonaan, Tukholmaan lähdetään Katajanokalta ja Tallinnaan Länsisatamasta. Saamme sen myötä myös uuden kiinnostavan alueen kaupunkilaisten käyttöön Etelärantaan, toivottavasti arkkitehtuuri- ja designmuseon muodossa.

Samalla Jätkäsaaren liikenteen sujuvoittamiseksi on olennaisen tärkeää rakentaa Länsisatamasta Länsiväylälle satamatunneli, joka sekä mahdollistaa Länsisataman toimintojen laajentamisen että toisaalta tarjoaa keinon järjestää satamaliikenne nykyistä paremmalla tavalla. Jätkäsaaren asukkailta on tullut vuosien varrella valtavasti palautetta liikennejärjestelyistä, ja tunnelin avulla pystytään avaamaan nykyiset pulonkaulat.



3.2.2021

---

Ehkä tärkeimpänä, Helsingin Satama on viimeisen kymmenen vuonna aikana investoinut 140 miljoonaa euroa Länsisataman kehittämiseen. Päätösten pysyvyyteen luottaen varustamot puolestaan ovat investoineet useita satoja miljoonia euroja Länsisataman käyttöön liittyvään liiketoimintaan. Tänään teemme päätöksen, joka toivottavasti pitää monia kymmeniä vuosia eteenpäin. Etenkin Helsingin Satama mutta myös sen kautta liikennöivät yritykset ansaitsevat ennakoitavan ja vakaan toimintaympäristön. Mä oon siis vahvasti sitä mieltä, että nyt mentäisiin esityslistan mukaisella esityksellä.

Kiitos.

Valtuutettu Sami Muttilainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Mikäs on se kotisohvan puheen pituus sitten?

Haluaisin kannattaa valtuutettu Arhinmäen esityksiä. Koskaan tässä salissa ja kaupungin päätöksenteossa ei voi tuoda liikaa Itä-Helsinkiä esiin ja sen elinvoimaisuutta ja hyvinvointia. Ihan siltä pohjalta haluaisin valtuutettu Heinäluomalle alleviivata.

Tässä on tosi paljon puhuttu Olympiaterminaalien kehittämisestä ja tulevaisuudesta, on maalattu kaikennäköisiä kulttuurivisioita sinne. Mä kylä ehkä näen, että tällainen "kehittäminen" lähinnä saattaa yhtäkkiä muuttua matkalla kovan rahan asunnoiksi, tai ehkä joku norjalainen miljardööri haluaa rakentaa sinne tornin. Tosiaan täällä on kuultu puheenvuoroja puolesta ja vastaan, ja en lähde niitä toistamaan. Mutta Itä-Helsinki ehdottomasti kaipaa jatkuvaa, miten voisi sanoa, valtuutettujen läsnäoloa, koska ei se riitä, että sinne bygataan yksi ostari lisää. Kyllä se vaatii paljon muutakin.

Kiitos.

**(Puheenjohtajan välikysymys.)**

Joo.

Valtuutettu Dani Niskanen

Kiitos, puheenjohtaja. Arvon valtuusto.



3.2.2021

---

Suomi on satamaliikenteen suurvalta, ja Helsingin Satama on Suomen ja Euroopan vilkkain matkustajasatama. Kuten täällä on aiemmin todettu, tosiaan vuonna 2019 Helsingin Sataman kautta kulki jopa 12,2 miljoonaa matkustajaa. Se on aika iso määrä. On tosi tärkeätä, että satamaliikenteen edellytykset turvataan Helsingissä kilpailukykyisellä tavalla myös tulevaisuudessa.

Esitys, mikä meillä on nyt pöydällä, on musta tosi järkevä kokonaisuus. Tässä samalla esityksellä luodaan kolme kärpystä yhdellä iskulla. Ensimmäkin turvataan vilkkaan satamaliikenteen edellytykset Helsingissä jatkossakin. Sitten toiseksi parannetaan Jätkäsaaren turvallisuutta, kun liikennettä siirtyy maan alle. Kolmanneksi Eteläsataman alue vapautuu helsinkiläisten käyttöön. Eli kolme isoa kokonaisuutta samalla päätöksellä. Muitakin hyötyjä tietysti tässä on. Esimerkiksi rekkaliikenteen väheneminen Katajanokalla. Rahoitusmalli on myös tosi järkevä.

Kun tätä miettii, niin harvoin täällä valtuustossa on tällaista päätöstä, missä on oikeastaan pelkästään hyviä puolia. Mutta tosiaan tämä on sellainen päätös. Täytyy kyllä ihmetellä, mikä ihmeen tunnelikammo vihreät on vallannut, kun eivät tätä kannata. Toivottavasti valtuuston enemmistö tekee tänään hyviä päätöksiä ja on tämän pohjan kannalla.

Kiitos.

Ledamoten Marcus Rantala

Arvoisa puheenjohtaja.

Mielestäni tämä on hyvä esitys. Tämä on kokonaisvaltainen ja tämä on myös tasapainoinen esitys. Tässä on paljon hyvää. Me voidaan ihan uudella tavalla kehittää vetovoimaista keskustaa ... för att området från Gamla saluhallen fram till Olympiaterminalen så har tyvärr varit ett område som inte har glatt helsingforsarna i och med att det har varit taget av Helsingfors hamn. Nu, via en idé- och koncepttävling, så får vi säkert fram väldigt många intressanta och nya och spännande uppslag för hur det här området kan användas. Självt ser jag det här området som ett urbant, levande, havsnära vardagsrum för helsingforsarna som säkert också är intressant för våra gäster, för de turister som kommer till Helsingfors. Här ser vi att kultur möter vårt vackra hav. Vi får förhoppningsvis också nya grönområden. Det kommer kaféer, det kommer restauranger, och framför allt enhetliga promenadstråk, förhopp-



3.2.2021

---

ningsvis ända från Skatudden fram till Brunnsparken. Så det är absolut viktigt för vår attraktionskraft.

Toiseksi Katajanokalta liikenne vähenee, ja varsinkin raskas liikenne vähenee tämän uudistuksen myötä, kun Tallinnan-liikenne siirtyy Länsisatamaan. Tämä parantaa oleellisesti elinympäristöä Katajanokalla ja luo myös uutta mahdollisuutta kehittää keskustaa.

För det tredje så är det här väldigt bra för Busholmen, och det är sällan man får så mycket respons som man får från folk som bor på Busholmen när det gäller trafikarrangemangen där. Det handlar om trafikstockningar, det handlar om farliga trafiklösningar, och helt enkelt en överbelastning av trafiken. Och egentligen kan man väl säga att Busholmen var felplanerad från första början när det gäller trafiken och det blir en korrigerings nu. Jag ser också att det enda vettiga, och det borde ha gjorts oberoende om omorganiseringen av hamnen skulle ha gjorts eller inte, är en tunnel från Västra hamnen till Västerleden. Och jag tycker också att det här är fint, att det kommer att ingå i hamnens balans, alltså det är hamnen som investerar, och också att det kommer att ingå i hamnavgifterna att använda den här tunneln.

Det har också diskuterats mycket möjligheterna att flytta över mera trafik till Nordsjö. Vi ska komma ihåg att Helsingfors hamn redan i dag har ett väldigt rationellt sätt att se på, att man har styrt genom prispolitiken, som ledamoten Parpala påminde oss om, ganska mycket av ökningen i godstrafiken faktiskt till Nordsjö hamn, och det finns avgångar till Tallinn och Muuga därifrån. Men jag tror inte att det är hållbart att flytta över mera trafik där, och framför allt passagerartrafik, till Nordsjö hamn. Det skulle förstöra det här dubbelstadskonceptet som vi bygger upp med Tallinn, det skulle säkert minska turismen i och med att det är faktiskt fint att du kan komma in till Helsingfors centrum som turist med båt i dag, rederierna behöver både gods- och persontrafik för att vara framgångsrika och för att få ekonomin att gå ihop, och framför allt så skulle det här kräva stora investeringar i Nordsjö hamn, om vi skulle gå in för det.

Siis tämä on varsinainen win-win-tilanne, niin kuin valtuutettu Pajunen totesi. Tämä on pitkäjänteinen. Tämä luo myös ennakoitavuutta Helsingin Satamalle, mikä on myös tärkeätä, koska Helsingin Sataman merkitys on todella suuri niin Helsingin kaupungille kuin koko Suomelle. Kannatan siis kaupunginhallituksen esitystä.





3.2.2021

---

Ledamoten Björn Månsson

Tack, ordförande.

Jag fortsätter på samma linje som kollegan Rantala. Det här är en bra plan. Parasta tässä suunnitelmassa on, ettei matkustajaliikennettä siirretä Vuosaareen. Tiedämme myöskin, että matkustajaliikenne ja rahti-liikenne osittain ovat naimisissa taloudellisesti ja logistisesti, niin että ei voida kaikkea rahtia myöskään siirtää Vuosaareen. Vuosaari on kaukana kuitenkin keskustasta. Tiedämme kaikki, että ei ole kovin mukavaa Tukholmassa saapua Värtaniin, josta on sitten pitkä kävelymatka metrolle – tai tunnelbanan.

Myöskin hyvää tässä... Niin, tämä on jännää tämä V-linja elikkä Vuosaari. Siihen nyt liittyvät näköjään paitsi vihreät, Vasemmistoliitto niin myöskin Väyrynen. Täydellinen V-linja on syntynyt.

On myöskin hyvä, että on selvä työnjako: Tukholman-laivat Katajanokalta, Tallinnan-laivat Länsisatamasta. Tässä tietysti nyt on vähän unohtunut kolmas mahdollinen suunta. Tulevaisuudessa kasvava suunta, vaikka sekin on nyt koronan takia jäissä elikkä Pietari. Och det är väl naturligt att S:t Petersburg-båtarna också går från Västra hamnen, även om naturligtvis Skatudden skulle ligga närmare Ryssland.

Itse ja varmasti moni muukin jäämme kuitenkin suremaan, että Olympia-, ei niinkään se laituri mutta Olympiaterminaali vuodelta -52 olympialaisiin rakennettu ei enää olisi käytössä. Me olemme tottuneet siihen, että punainen laiva vasemmalla rannalla Kauppatorilta katsottuna ja valkoinen oikealla rannalla. Mutta toisaalta avautuu nyt myöskin uusia mahdollisuuksia, niin kuin tässä on moni jo todennut, käyttää Eteläsatamaa. Kun Eteläsataman suunnitelma pistetään uusiksi, toivottavasti otetaan huomioon Olympiaterminaalin historia ja luonne. Siinä voisi olla näyttelytilaa. Matkustajaliikenteen historiasta, voisi ehkä olla Helsingin olympiarakennusten näyttely ja niin edelleen ja tietysti ravintola niin kuin tähänkin asti. Mä olen tehnyt järjestelmään ponsiesityksen. Luen sen vain äkkiä.

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



3.2.2021

---

Suomennos luettavissa järjestelmästä. Toivon tälle ponnelle paitsi ymmärrystä niin myöskin tukea, kannatusta.

Kiitoksia.

Ledamoten Thomas Wallgren

Tack, bästa ordförande.

Det här kommer ju lämpligt.

Tack, ledamöter Rantala och Månsson för goda inlägg.

Jag kan passa på att genast stöda ledamot Månssons klämförslag, och går sedan till mitt egentliga ärende.

Tänään tehtävä periaateratkaisu koskee ensisijaisesti satama- ja liikennejärjestelyjä. Se kuitenkin vaikuttaa, kuten pormestari Vapaavuori esittelypuheenvuorossaan totesi, myös keskustan kehittämiseen erityisesti Eteläsatamaa koskevien ratkaisujen kautta. Eteläsataman laatu- ja konseptikilpailusta emme tänään päätä mitään. Se kuitenkin mainitaan perusteluissa hyvin varhain, ja nostan siksi esille siihen liittyvän näkökohdan.

Apulaispormestari Sinnemäki korosti, aivan oikein, esittelypuheenvuorossaan sen merkitystä, että Eteläsataman alue pidetään avoimena ja houkuttelevana kaikille kaupunkilaisille ja myös tietysti Helsingin vierailijoille. Tämän tavoitteen, avoimuuden toteuttaminen edellyttää, että voimme välttää gryndereiden tuoman yksityistämisen ja ylenpalttisen kaupallistamisen. Eteläsataman laatu- ja konseptikilpailun suunnittelussa tämä näkökohta on tänä päivänä entistäkin tärkeämpi, koska muun muassa koronakriisin ja siitä johtuvien talouspoliittisten toimenpiteiden seurauksena veroparatiisipääomaa on vielä paljon, paljon enemmän kuin milloinkaan. Tämä pääoma, joka ei osallistu yhteisen hyvinvoinnin rakentamiseen vaan riistää sitä, etsii herkeämättä kohteita myös Helsingissä, kuten Lapinlahden tapauksessa keväällä näimme.

On tärkeää, että Eteläsataman laatu- ja konseptikilpailu suunnitellaan alun alkaen niin, että voidaan välttää sitä kohtaloa, että nämä maan arvokkaimmat kohteet valuvat veroparatiisiyhtiöille. Kuten sanoin, nyt tehtävä periaatepäätös vaikuttaa myös Lapinlahden tulevaisuuteen, ja teen siksi Lapinlahteen liittyvän ponsiesityksen. Se on myös järjestelmässä, mutta luen sen varmuuden vuoksi täällä teille. Eli teen ponnen.



3.2.2021

---

Hyväksyessään periaatepäätöksen satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa valtuusto edellyttää jatkosuunnittelussa selvitettävän mahdollisuudet Länsisatamasta Länsiväylälle suunniteltavan tunnelin rakentamiselle siten, että se ei vaikuta kielteisesti Lapinlahden sairaala-alueen luonto-, virkistys- ja kulttuuriarvioihin.

Toivon tälle Lapinlahti-ponnelle tukea.

Kiitos. Tack, bästa ordförande.

Ledamoten Silja Borgarsdóttir Sandelin

Ärade ordförande, bästa fullmäktige.

Först och främst vill jag, som dagligen rör mig på Busholmen, glädjas över tunneln som planeras från Västra hamnen till Västerleden. Jag känner mer än väl till de problem med trafikstockningar, tidvis dålig luft och osäkerhet i trafiken. Jag önskar att det här skulle ha gjorts tidigare. Jag välkomnar alltså principbeslutet i dag. Det är bra att vi kan göra en helhetsplan för våra hamnar och infrastrukturen till och från den. Det behövs utveckling av markanvändningen i Södra hamnen för att trygga hamnens verksamhetsförutsättningar. En fungerande hamnverksamhet är centralt för Helsingfors. Södra hamnen är ändå, för så gott som alla av oss, mer än bara färjtrafik. Våra havsstränder är för många av oss ett andningshål, ett ställe att motionera, en plats att umgås med andra helsingforsare eller gå ut med hunden och ett ställe för besökare att uppleva vår fina stad. Stränderna ska främja trivseln i Helsingfors och kan då också stödja människors välmående. Jag känner att det är viktigt att Södra hamnen utvecklas till en aktiv och levande fotgängarmiljö.

Periaatepäätös satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä on tervetullut. On hienoa, että olemme tällä valtuustokaudella voineet tehdä merkittäviä päätöksiä merellisen Helsingin puolesta, kuten periaatepäätös tänään ja aikaisemmin merellinen strategia. Perinteikäs vesiliikenne on palvellut helsinkiläisiä vuosikymmeniä, ja suosituin reitti on ollut Kauputorin ja Suomenlinnan välillä.



3.2.2021

---

Toivoisin kuitenkin itse, että vesiliikennettä ja erityisesti vesijoukkoliikennettä voisi kehittää ja lisätä kasvavassa Helsingissä. Teen siksi ponnin, joka kuuluu:

Hyväksyessään periaatepäätöksen kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuuksia parantaa vesijoukkoliikenteen edellytyksiä Makasiinirannan ja Olympialaiturin alueella ja ylipäätensä lisätä vesijoukkoliikennettä.

Jag önskar därtill yrka bifall för ledamoten Wallgrens kläm.

Tack.

Valtuutettu Mia Haglund

Tack, ordförande.

Eteläsataman kehittäminen on yksi valtuustokauden alussa sovituista strategisista kärkihankkeista. Uskon, että kaikki valtuustoryhmät ollaan samaa mieltä siitä, että tällä hetkellä takapihamainen ja parkkipaikkojen valtaama alue kaipaa uudistamista. Ollaan myöskin varmaan koskettavasti yhtä mieltä siitä, että alue kelpaa uuden arkkitehtuuri- ja designmuseon sijaintipaikaksi. Tästä olen ilolla kuullut monta puheenvuoroa tämän keskustelun aikana. Itse kuitenkin olisin toivonut, että arkkitehtuuri- ja designmuseo olisi voinut olla vielä määräävämpi tekijä tätä aluetta ja Eteläsataman aluetta kehittäessä ja että sen arkkitehtuurikilpailu olisi voinut aloittaa koko alueen kehittämisen. Mutta toivotaan, että päästään, sitten kun sitä aletaan voimallisemmin tekemään, kuitenkin kaikkia tyydyttävään lopputulokseen. Mutta itse toivon, että se alue ja meidän merenrannat kehittyvät kaupunkikulttuuri edellä ja sijoittajien toiveet toisena.

Tänään on puhuttu paljon siitä ja mun mielestä ehkä rakennettu myöskin jonkinlaista outoa vastakkainasettelua siitä, että ketkä haluaa rekat pois teiltä ja ketkä ovat sitä lisäselvityksillä estämässä. Uskon, että me kaikki oikeastaan samalla tavalla kuin halutaan uutta arkkitehtuuri- ja designmuseota Eteläsatamaan, halutaan myös rekat pois kanta kaupungista, oli kyse sitten keskustasta tai Jätkäsaaresta. Se, että vaaditaan selvityksiä, jotka toimivat rinta rinnan tunneliselvityksen kanssa, ei mielestäni ole vastakkaista kehitystä mahdollisen tulevan tunnelin kanssa. En siis näe tätä suurta vastakkainasettelua, jota tässä tehdessä keskustelussa yritetään kehittää, vaan ilmielin tuen sekä varapor-



3.2.2021

---

mestari Sinnemäen että valtuuston varanpuheenjohtaja Arhinmäen tekemiä esityksiä.

Och till slut så skulle jag även vilja stöda Silja Borgarsdóttir Sandelins kläm eftersom jag tycker att det är väldigt eftersträvaransvärt att öka den här trafiken och lättillgängliga trafiken även på vatten.

Valtuutettu Reetta Vanhanen

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoisa valtuusto.

Teemme tänään tärkeän päätöksen Helsingin kehittämisestä. Eteläsataman vapauttaminen mahdollistaa kunnianhimoisen arkkitehtuuri- ja designmuseon sekä sen ympäristön suunnittelun. Hieno alue saadaan vihdoin kaupunkilaisten käyttöön ja ? . Ruotsin-laivat siirtyvät Eteläsatamasta Katajanokalle ja Tallinnan-liikenne Länsisatamaan. Jätkäsaaren liikenneongelmia täytyy tämän myötä ratkoa entistä enemmän.

Esityksenä on nyt vain yksi vaihtoehto. Siihen ei tässä vaiheessa kannata vielä lukittautua. Satamatunneli voi hyvinkin olla mahdollinen ratkaisu, mutta lopullinen päätös täytyy tehdä vielä perusteellisemman valmistelun pohjalta. Nyt olisikin syytä täydentää päätöstä vielä vastaesityksellämme. Ajoneuvoliikennettä tulee ohjata voimakkaammin kulkemaan Vuosaaren sataman kautta. Lopullinen ratkaisu satamatunnelin osalta kannattaa tehdä vasta hyvin selvitettyjen vaihtoehtojen pohjalta. Kannatankin apulaispormestari Sinnemäen vastaehdotusta sekä valtuuston varanpuheenjohtaja Arhinmäen vastaehdotusta yksi koskien Vuosaaren alueellisten vaikutusten selvittämistä ja lisäksi kannatan Wallgrenin pontta.

Valtuutettu Hannu Oskala

Kiitos, puheenjohtaja.

Aloitetaan siitä, mikä esityksessä on erinomaista. On loistavaa, että Eteläsataman liikenneratkaisu saadaan tässä tosiaan selväksi ja autojen vaatima tila sieltä poistuu. Se antaa meille mahtavan tilaisuuden tulevalla kaudella rakentaa parempaa keskustaa ihmisille. Rannat ihmisille ja upealle museolle. On oikeastaan hämmäntävää, että sitä ei ole tehty aikaisemmin. Niin vähäistä Eteläsataman autoliikenne ja liikenne oikeastaan on ollut viime vuodet. Selvityksen mukaan vain noin 47 000



3.2.2021

---

ajoneuvoa vuodessa eli semmoinen alle 200 ajoneuvoa per päivä, alle 50 rekkaa.

Siksi toivonkin, että kun rantaa suunnitellaan uusiksi, päätöksemme vaikuttaa myös Kauppatorin, kaupungintalon ja mantan ympäristöön. Tällä hetkellä se on aika lailla absurdia liikennealuetta lukuisine kaistoinneen, kuten silloin kun vielä kokoustiin kaupungintalolla, olisi voinut käydä heti siitä edustalta kurkkaamassa. Siinä tulisi olla tosi paljon miellyttävämpää kävely-ympäristöä.

Vielä siitä on pakko sanoa, että ihmisillä on kiire, rahdilla ei niinkään. Rahtilaivan ei välttämättä tarvitse kulkea yli Suomenlahden ? ihmisiä kuljettavan kaksoiskaupungin ? laivan tulee olla nopeampi. Se väli, mitä sillä on, on se, että kahdessa tunnissa ? laiva käyttää tuoplasti enemmän polttoainetta kuin neljässä tunnissa kulkeva laiva eli tuottaa kaksinkertaiset päästöt. Tietysti vielä kevyempi alus, joka kuljettaa pelkästään ihmisiä eikä mukanaan rekkoja, käyttää vielä vähemmän polttoainetta.

Kun päätöstekstistä hakee samaa ilmasto, löytyy nolla mainintaa. Kun Sataman skenaariotarkastelusta hakee sanaa ilmasto, löytyy nolla mainintaa. Samaten satamatoimintojen skenaariotarkastelusta ei löydy ilmastoa. Hiilidioksidipäästöjen vertailu ? löytyy kyllä, mutta siihen hiilidioksidipäästöt on laskettu tavalla, joka on erittäin mekanistinen. Niissä laskelmissa ei oikeastaan skenarioida lainkaan meriliikennettä koskevan päästökaupan vaikutuksia ? taloudellisuuteen. Päästökauppa on tulossa myös meriliikenteeseen lähivuosikymmeninä. Onko ihmisiä ja rahtia yhdistävä ratkaisu taloudellisin vielä 2030-luvulla? Nyt näköjään kaikki täällä uskotaan, että on.

Valtuutettu Pia Kopra

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvä valtuusto ja mahdolliset muut kuuntelijat.

Kaupunginhallituksen esitys keskittämiskenaarioksi luo mielestäni hyvän alustan Helsingin Sataman toiminnan kehittämiseksi ja monelle muullekin merkittävälle asialle. Selvityksiä on tehty. Toisin kuin täällä on vähän vihjailtu, niin niitä on tehty kattavasti ja huolella.

On selvää, että Länsisataman ja sen alueen liikenneongelmat on ratkaistava. Tunnelin rakentaminen on ratkaisu tähän ongelmaan. Se on tärkeä koko Suomea koskevan kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden kannalta myöskin. Meidän on muistettava, että Sataman rooli Suomen



3.2.2021

---

ulkomaankaupan logistiikan toimivuuden ja huoltovarmuuden kannalta on merkittävä. Sataman kautta kuljetetun tavarahan osuus on noin 40–50 % koko Suomen merikuljetuksen arvosta.

Sataman kautta kulkeneet matkustajat tuovat pääkaupunkiseudulle lähes 700 miljoonaa euroa vuodessa. Ei tietenkään tällä hetkellä, koska on koronakriisi päällä. On siis sanomattakin selvää, että Helsingin keskusta kaipaa lisää vetovoimaa, ja tilanne kohentuisi tämän skenaarion myötä.

Suomen huoltovarmuuden kannalta on tärkeää varmistaa, että merikuljetukset kulkevat mahdollisimman sujuvasti. Myös matkustaja-autolauttaliikenteen jatkuminen on turvattava. Helsingin Sataman tavaraj- ja henkilöliikenteen yhdistäminen luo Suomelle kustannustehokkaat merikuljetukset. On erittäin järkevää keskittää Tukholman laivaliikenne Katajanokalle ja Tallinnan laivaliikenne Länsisatamaan. Siten pääsemme kehittämään myös Kauppatorin ympäristöä. Kuten sanottu, houkutteleva ydinkeskusta on elintärkeää Helsingille. Tällä hetkellä keskusta on kuihtumassa, ja koronakriisillä on ollut edelleen heikentävä vaikutus keskustan elinvoimaan.

Kun nykymuotoinen matkustaja-autoliikenne poistuu Eteläsatamasta, on mahdollista kehittää alueen kaupunkikuvaa viihtyisämmäksi. Vanhalta kauppahallilta Olympiaterminaliin ulottuva alue on osa merellisen Helsingin kansallismaisemaa ja Unescon maailmanperintökohteen suojavyöhykettä. Tämä kansallismaisema on yhtä suojelun arvoinen kuin on Malmin lentokenttäkin. Samalla on mahdollista turvata kilpailukykyiset ja toimivat satamapalvelut. Mielestäni Helsingin on pyrittävä turvaamaan sataman toimintaedellytykset ja samalla parannettava keskustan vetovoimaa. Kannatan siis kaupunginhallituksen esitystä.

Valtuutettu Laura Kolbe

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Todettakoon aluksi, että pormestari Vapaavuori on harvinaisen oikeassa pohtiessaan satamien ja merellisyyden merkitystä Helsingin identiteetille. Eikä vain identiteetille vaan elinkeinoille ja oikeastaan koko olemassaololle. Juuri näin se on. Itämeren tytär rakentaa itseään ja identiteettiään meren ja satamatoimintojen varaan.

Tietysti nyt kun katsotaan näitä kehitettäviä alueita ja ennen kaikkea Länsisataman ja Eteläsataman muuttamista, niin kyseessä on tässä



3.2.2021

---

modernimmassa vaiheessa on pitkä prosessi, jonka jo kaupunginjohtaja Teuvo Aura aloitti ensimmäisessä haastattelussaan -68, siis 52 vuotta sitten, toteamalla, että tämä on se, mitä nyt täytyy ruveta tekemään, on tämä Eteläsataman ja Kauppatorin uudelleenjärjestely. Ilahduttavasti olemme nyt siellä.

Todettakoon aluksi, että ryhmämme kannattaa pohjaesitystä, ja sen jälkeen todettakoon muutama asia. On siis toki monta tapaa lähestyä tätä aluetta. Mielestäni tärkeintä on ydinkeskustan ottaminen uudella tavalla. Helsingin täytyy löytää ideansa ja identiteettinsä uudelleen, kun lähdetään koronan jälkeistä kaupunkia rakentamaan. Siihen liittyy juuri tämä entisten, kaikkialla maailmassa, tämä on globaali trendi tämä satama-, varasto- ja teollisuusalueiden uudelleensuunnittelu. Tämä on ollut valtavirtaa viimeiset 30 vuotta. Useita hienoja esimerkkejä löytyy meiltä, muualta ja kaikkialta maailmasta. Toivon, että meidän johtavat virkamiehet, virkahenkilöt hankkivat kansainvälisesti laajan tietämyksen hyvän satama-alueen uudelleensuunnittelusta.

Tässä on monta kipupistettä. Totta kai niihin on jo viitattu, ja tämä kulttuuriympäristö ja kansallismaisema on tärkeä. Itse haluan nyt avata keskustelua siitä, miten maailman toimivin kaupunki voisi olla maailman ihanin kaupunki. Se liittyy siihen, miten me tullaan tämä työ tekemään. Tässä on potentiaalia 10–20 vuoden täydelliseen uudelleenmylläykseen. Toivoisin, että me pohdittaisi nyt keinoja, jotta saataisiin aivan hyvällä tavalla ylläpidettyä kaupunkitoimintoja, kun tämä rakennustyömaa lähtee liikkeelle. Siksi olenkin tehnyt ponnin, joka pitää sisällään suurin piirtein seuraavaa:

Hyväksyessään periaatepäätöksen tässä asiassa valtuusto edellyttää selvitettävän, miten Eteläsataman ja Länsisataman tulevan rakentamisen aikana voidaan ylläpitää alueiden viihtyisyyttä sekä kannustaa asukaslähtöiseen matalan kynnyksen kaupunkitoimintaan ja pienyrittäjyyteen.

Eli että me ei jouduttaisi seuraavaa 20 vuotta elämään keskustan satama-alueiden uudelleenrakennustyömaata katsellen. Tämä on erittäin sensitiivinen ja tärkeä alue, ja toivon, että se näkyy sitten kun työt alkavat. Voidaan jossain vaiheessa keskustella myös siitä, onko tämä alue sittenkään paras designmuseolle, vai olisiko esimerkiksi Itä-Helsingissä potentiaalia tälle toiminnalle.

Kiitos.





3.2.2021

---

Valtuutettu Ville Jalovaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Täällä Vuosaarella asuvana kaupunginvaltuutettuna mä kannatan Vuosaaren sataman kehittämistä. Mutta kuten oon Sataman edustajien kanssa keskustellut asiasta, niin niinhän on tapahtumassa, vaikka kaupunginhallituksen esitys tänään hyväksyttäisiin toteutumaan. Liikenteen määrä tulee todennäköisesti merkittävästi lisääntymään ja Vuosaaren kapasiteetti tulee maksimaalisen käyttöön.

Näkisin ? satamaa ympäröivän alueen houkuttelevana yritystoiminta-alueena. Vähän niin kuin lentokentän lähelle on muodostunut vastaavanlainen alue, missä olisi enemmän erilaista yritystoimintaa. Sielähän on varattu tontteja tätä käyttöä varten, mitkä on vielä tyhjiä toistaiseksi.

Tunnelin ? vaihtoehtona on esitetty Vuosaaren sataman kapasiteetin merkittävää laajentumista. Se ei onnistuisi ilman, että Natura-alueet sataman ympärillä vaarantuvat. Mä itse haluan myöskin luontoalueet ja muut säilyttää Vuosaarella. Terveisiä vaan täältä sinne kaupungintalolle. Mä ihmettelen vähän Vasemmistoliiton ja vihreitten näkemyksiä, että haluatteko te näitä Natura-alueita vaarantaa, jos te haluatte kerran tänne lisää liikennettä merkittävästi. Sitä tulee, jos nämä ideat toteutuu.

Vihreiden historiaa voisi sikäli katsoa, että jos teidän tahto olisi toteutunut, niin ? satama ei olisi varmaan ikinä tullut tänne. Mä itse en ollut silloin politiikassa vielä mukana, mutta on kerrottu, että jopa viisi vuotta teidän jarrutuksen takia sataman rakentaminen tänne lykkääntyi. Eli kaikki liikenne olisi keskustassa, jos vastarinta olisi silloin mennyt läpi. Nyt jälleen haluatte viivästyttää asioita. Tämähän polttaisi lisää polttoöljyä, kun laivat tulisikin kaikki tänne itään tai enenevässä määrin. Siitä on pitempi matka Tallinnasta Vuosaareen kuin nykyisiin satamiin.

Lopuksi mä haluan vielä tukea professori valtuutettu Kolben erinomaisesta pontta.

Kiitos.

Valtuutettu Maija Anttila

Arvoisa puheenjohtaja.



3.2.2021

---

Ensinnäkin totean, että Satama on Helsingille ja koko Suomelle erittäin merkittävä asia, kuten täällä pormestari Vapaavuori ja valtuutettu Torsti hyvissä puheenvuoroissaan muun muassa ovat todenneet. Sataman merkitystä ei saa millään tavalla kyseenalaistaa. Siksi tämä periaatepäätös on merkittävä sataman toimintojen kehittämiseksi sekä lyhyen että pitkän aikavälin linjauksena.

Satama on tehnyt kehittämislinjauksia jo ainakin 30 vuoden ajan, jona itse olen ollut valtuustossa ja kuunnellut Sataman ehdotuksia. Osittain ne ovat toteutuneet, mutta osa on jäänyt toteutumatta nimenomaan sen takia, että valtuuston enemmistö ei ole sitä halunnut. Joten Satama on kokonaisuudessaan sellainen, jonka yhteistyöhön kaupungin ja myöskin poliittisten päättäjien on suhtauduttava erittäin vakavasti.

Jos katson vihreiden vastaehdotusta, niin se käytännössä tarkoittaa sitä, että jos se menisi läpi – jota en todellakaan toivo, ja huomaan, että ei varmaan menekään – että tämä periaatepäätös hylättäisiin. Olisi samanlainen tilanne kuin silloin kun yli 30 vuotta sitten lähdettiin suunnittelemaan tavarasatamien siirtämistä Vuosaareen ja niiden satamien vapautumiselle tarkoitettua asuntorakentamista ja työpaikkarakentamista. Silloin nimenomaan vihreät oli se ryhmä, joka torppasi tämän asian aina EU-valituksia myöten. Näin tulisi tapahtumaan, jos vihreiden vastaehdotus menisi nytkin. Viime kädessä Natura-alueen suojeluasiat, pikkulepinkäiset ynnä muut olivat ne, jotka viivyttivät Vuosaaren sataman periaatepäätöksen ja asuntorakentamisen toteutumista yli kymmenellä vuodella. Sen seurauksena meillä on osittain myöskin kallien, meidän asuntopolitiikan erittäin suuret vaikeudet. Tätä historiaa ei kannata unohtaa tässäkään tilanteessa. Toivon, että vihreät olisivat tämän asian huolella pohtineet, eivätkä tuo uudelleen samaa asiaa pöydälle.

Sanon lopuksi vielä, että Jätkäsaaren osayleiskaavaa suunniteltaessa tiedettiin nämä liikenneongelmat, ja niihin ei haluttu silloin lautakunnan enemmistö ja valtuusto... Lautakunnan enemmistö oikeastaan sen jo hylkäsi. Taikka vähemmistö, enemmistö sen hylkäsi. Näin ollen sen ratkaisuna oli nimenomaan silloin tunneliratkaisu. Silloin puhuttiin keskustatunnelista, jota itse kannatin ja kannatan edelleenkin. Nyt saadaan minitunneli. Se ratkaisee osittain, mutta ei kuitenkaan tule ratkaisemaan koko tulevaisuuden Helsingin liikenneratkaisua. Joten minusta periaatepäätös tällaisenaakaan, vaikka se osittain on liikennejärjestelyjen kannalta minusta jonkinlainen nahkapäätös, niin on se kuitenkin parempi kuin ei mitään. Näin ollen toivon, että kaupunginhallituksen esitys menee vihdoinkin läpi.



3.2.2021

---

Kiitos.

Valtuutettu Pilvi Torsti

Arvoisa puheenjohtaja. Valtuutetut.

Totean jo etukäteen, että pitäisin tämän puheeni pöntöstä, jos olisin sallissa, joten toivon myötämielisyyttä, jos sen kestokin on sensuuntainen.

Aluksi haluan sanoa sen, että rakastan satamia. Niihin liittyy lähtemisen ilo, kaiho, talouden vire, meren haju, ja Helsingissä vielä kaupunki omistaa omat satamansa. Satama tuo meille kaupunkilaisille pysyviä tuloja ja, niin kuin tämä periaatepäätös osoittaa, me voidaan myös vaikuttaa sataman kehitykseen.

Arvoisat valtuutetut.

Oon kokenut jonkinlaista erityisvastuuta tästä ratkaisusta, koska vastustin itse julkisesti keskustatunnelia Helsingin Sanomissa muun muassa todeten pormestari Vapaavuorelle 2019 syksyllä, että nelikaistainen moottoritie maan alla on ratkaisu menneisyydestä. Samaan aikaan olin ollut aiempina vuosina sekä Sataman hallituksessa että kaupunginhallituksessa ja tiesin varsin hyvin nämä pulmat ja liikenteelliset kysymykset ja lukuisat selvitykset ja ratkaisun vaikeuden.

Nyt näyttää siltä, että sosialidemokraatit tällä kertaa on johtavista puolueista tässä vaalikeväänä ehkä johdonmukaisin. Meille oli selvää, että MAL-sopimukseen kirjattu raitiotiehanke hyväksyttiin pari viikkoa sitten. Yllätyksekseni kokoomus vastusti ja oli valmis siis heiluttamaan sopimusta valtion kanssa. Tänään meille on selvää se, että tämä linjaus satamatunnelista on tehtävä nyt. Tämä kolmen V:n, vihreiden, vasemmiston ja Väyrysen, periaatepäätöksen jonkinlainen heilutus itseäni jonkun verran yllätti. Ehkä ainakin kahden ensimmäisen V:n osalta. Asuntopolitiikkahistoria täällä on jo käsitelty, niin siihen ei nyt kannata mennä.

Yleisesti ottaen kaupunkitilaan liittyvät ratkaisut ovat hyvin laajakantoisia vastuupäätöksiä, jotka näkyvät vuosien, vuosikymmenien päästä. Näen itse tämän sellaisena, jossa valtuusto joko antaa selkeän linjauksen tai sitten ei anna. Se on sitten eri asia, että me päätämme rahoituksista ja muista erillisinä päätöksinä, mutta tämä on nimenomaan periaatepäätös. Linjaus tulevaisuuden Helsingille ja helsinkiläisille. Linjaus meidän omistamallemme yhtiölle. Linjaus viimeistään viimeisen vuoden aikana elintärkeytensä osoittaneelle laivarahtiliikenteelle. Tämä on lin-



3.2.2021

---

jaus viihtyvyydestä Jätkäsaarelle ja Eteläsataman alueelle. Linjaus museokehittämiselle. Eli siis puhutaan kaupunkikuvasta, kaupunkitilasta, omistajaohjauksesta, kulttuurista, matkailusta, elinkeinopolitiikasta, vaikka yksittäinen päätös tässä keskittyy satama-alueisiin.

Vuosaaren satamasta. Se tietenkin kehittyy. Täällä oli ihan hassuja puheenvuoroa, jotka antaisi ymmärtää, että tällä olisi jotain merkitystä sille, että Vuosaari ei kehittyisi. Sillä on erittäin keskeinen asema Helsingin Sataman strategiassa ja kokonaisuudessa. Tämä päätöshän nimenomaan mahdollistaa Helsingin Sataman strategista kasvua. Matti Parpala toi hyvin esiin hintaohjauksen. Sitä on siis tehty vuosia, ja sillä on saatu jotakin vaikutuksia, mutta se on aika rajallista. Idän työpaikkoja tuetaan myös tällä hetkellä. En tiedä, kuinka moni valtuutettu tietää, että parhaillaan Vuosaassa meriväylää ja satama-allasta syvennetään, niin että ne tulevat nykyisestä 11 metristä 13 metrin kulkusyvyyteen. Joka on nykyislaivaliikenteen vaatimuksille aivan keskeinen muutos. Tämä investointi on siis tasoltaan 33 miljoonaa. Eli tällaista tapahtuu Vuosaassa. Sen kautta kulkee Helsingin Sataman rahdista noin 60 %, eli Vuosaari on meille tosi tärkeä, iso kokonaisuus, ja se tietenkin jatkuu näin.

Lopuksi haluan todeta, että on tietysti asioita, joita tämäkään periaatepäätös ei ratkaise. Osa Jätkäsaaren liikenneongelmista tulee säilymään, vaikka satamatunneli tehtäisiin. Länsisatama on kaupunkirakenteellisesti pussinperällä, ja Jätkäsaaren asukkailla on enemmän ehkä yksityisautoja kuin moni valtuutettu aluetta kaavoittaessaan haaveili.

Silti, hyvät valtuutetut, tämä päätös on iso läpimurto ja ratkaisu. Itse arvostan, että olemme onnistuneet sen löytämään, ja ajattelen, että se kertoo Helsingin ehkä parhaista puolista, minkä takia tämä 8–9 vuoden valtuustotyö on ollut innostavaa. Ratkaisuhakuisuudesta ja kyvystä päätöksentekoon, ehkä vähän yllättävälläkin tavalla.

Kiitos kaikille mukana olleille.

Valtuutettu Katju Aro

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Feministinen puolue pitää tänään käsittelyssä olevaa periaatepäätöstä lähtökohtaisesti hyvänä ja huolellisesti valmisteltuna. Erityisen arvokas elementti kokonaisuudessa on tietysti Eteläsatamaa koskeva suunnitelma. ? merellinen ympäristö Eteläsatamassa ansaitsee päästä



3.2.2021

---

kaupunkilaisten aktiiviseen käyttöön. Suunnitelma kulttuuria ja muita palveluita yhdistävästä Eteläsatamasta tulee muuttamaan kaupunkia merkittäväällä tavalla hyvään suuntaan.

Helsingin satamatoiminnot taas hyötyvät eri toimintojen keskittämisestä siten, että matkustajaliikenne Tallinnaan ja Tukholmaan säilyy tois-  
laiseksi pääosin Katajanokalla ja Länsisatamassa ja keskitetään niihin määränpääsataman mukaan. Pidämme kuitenkin pitkällä tähtäimellä tarpeellisena, että rahtiliikenteen painopistettä voidaan tulevaisuudessa entisestään siirtää Vuosaareen.

Ymmärrämme myös Helsingin Sataman tarpeen sille, että teemme päätöksiä, jotka kestävät aikaa. Suhtaudumme kuitenkin varauksella esitetyn kaltaiseen kirjaukseen koskien tunnelia Länsisataman liikenteelle. Tunneliin liittyy vielä paljon vastaamattomia kysymyksiä niin teknisesti, taloudellisesti, ekologisesti kuin viihtyisyyden kannalta. Mielletämme päätökset länsitunnelia koskien tulisi käsitellä erikseen sitten kun asiasta on laadittu tarkemmat selvitykset niin taloudellisten, teknisten kuin ympäristövaikutusten osalta.

Kannatamme apulaispormestari Sinnemäen tekemää vastaehdotusta, jossa tämäkin näkökanta on otettu huomioon. Kannatamme myös valtuutettu Wallgrenin pontta koskien Lapinlahden alueen suojelemista mahdollisen tunnelin jatkosuunnittelusta.

Valtuutettu Anna Vuorjoki

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tässä on nyt perusteltu pohjaesitystä esimerkiksi sillä, että vapautetaan Eteläsatama hyväksi viihtyisäksi kaupunkitilaksi ja ratkaistaan keskustan liikenneongelmia, vapautetaan keskustasta pois liikennettä. Mä oon näistä kaikista perusteluista täysin samaa mieltä. Mun ymmärtääkseni me ollaan aika yksimielisiä salissa siitä, että nämä on hyviä tavoitteita. Ehkä se, mikä mua ihmetyttää, on se, että samalla näillä argumenteilla perustellaan sitä, että meidän ei pitäisi selvittää suuremman osan liikenteestä siirtämistä Vuosaareen. Koska näkisin, että nimenomaan esimerkiksi Sinnemäen esitys ja Arhinmäen esitykset ohjaa siihen samaan suuntaan, että me vapautetaan vahvemmin keskustasta tilaa kaikkeen muuhun kuin liikenteeseen, joka kohdistuu satamaan ja satamatoimintoihin.



3.2.2021

---

Valtuutettu Arhinmäki osuvasti totesi, että selvitykset on tehty nimenomaan Sataman näkökulmasta, mutta ei ihan riittävästi kaupungin näkökulmasta. Vaikka toki uskon sen, että Vuosaarta ja Itä-Helsinkiä kehitetään monella tavalla, mutta mun mielestä on täysin selvää, että sillä, kuinka paljon sinne tulee satamatoimintoja, on vaikutusta jollakin tavalla Itä-Helsingin kehittymiseen. Jos me pidetään tätä näkökulmaa tärkeänä, jos me pidetään tärkeänä sitä, minkälaiseen suuntaan Itä-Helsinki kehittyä, ei me voida pitää selvityksiä kattavana, kun tätä kysymystä ei ole selvitetty. Eli pidän valtuutettu Arhinmäen esitystä Itä-Helsingin vaikutuksiin varsin kannatettavana.

Toinen näkökulma asiaan on se, että kaikki lauttamatkustajat eivät asu Helsingin keskustassa. Itse asiassa jos katsotaan tehtyjä selvityksiä, siellä varustamojen kanta-asiakkaille tehdyssä asiakaskyselyssä 20 % vastaajista oli arvioinut, että Vuosaari olisi heille helpoin asema nousta tai helpoin paikka nousta laivan kyytiin. Tästä näkökulmasta, jos me saataisiin enemmän myös henkilöautoliikennettä Vuosaareen, voidaan nähdä, että se myös palvelisi meidän asukkaita ja toisaalta ehkä toisten kuntien asukkaita eli osaa meidän lauttamatkustajien kokonaisuudesta. Sen takia pidän sekä Sinnemäen että Arhinmäen esityksiä erittäin perusteltuina, ja toivon, että tosiaan Vuosaareen ohjaamisen selvittäminen olisi tässä vahvemmassa roolissa kuin pohjaesityksessä.

Kiitos.

Valtuutettu Sinikka Vepsä

Kiitos, puheenjohtaja ja valtuutetut.

En kannata apulaispormestari Sinnemäen vastaehdotusta etenkin Vuosaaren sataman läheisyydessä olevan Natura-alueen suhteen. Vuosaaren satama-aluetta pitää laajentaa erittäin harkitusti. Kuten valtuutettu Torsti mainitsi, sieltä kulkee jo 60 % rahtiliikenteestä. Hiukan ihmettelen Eteläsataman pitkälle meneviä suurisuuntaisia suunnitelmia ja visioita. Joskin ne tuntuvat hyviltä, ja kannatan niitä. Mielestäni olemme päättämässä kuitenkin Länsisataman ja Jätkäsaaren liikennettä parantavasta tunnelihankkeesta, jota kannatan.

Kannatan myös valtuutettu Wallgrenin pontta. Tunnelin rakentaminen ei saa haitata Lapinlahden sairaalan alueen luonto-, virkistys- tai kulttuuriarvoja. Samalla kannatan myös valtuutettu Kolben pontta. Jos designmuseo tulee, niin sen ei ole mitenkään pakko sijaita Eteläsatamassa. Emme onneksi ole nyt päättämässä designmuseosta.



3.2.2021

---

Kiitos.

Valtuutettu Mari Holopainen

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Itse ajattelisin, että kaikkien investointien kohdalla on tärkeää miettiä niiden kustannus-hyötysuhdetta, jotta käytetään vastuullisesti kaupungin ja kaupunkilaisten rahoja. Tietysti tämäkään investointi ei siinä poikkeusta tee. Olisi varmasti hyvä selvittää vielä, mikä todellinen kustannushyöty on, kun näin isosta hankkeesta on kyse. Nythän vielä investointiselvityksiä ei ole. Siinä vaiheessa ei olla, vaan puhutaan ?

Tämän päätöksen myötä esitetään, niin se tarkoittaa sitä, että rekkaliikenne lisääntyy täällä keskustan tuntumassa. Siitä on ollut huolta jonkin verran Lauttasaassa esimerkiksi. On varmaan siinä mielessä yleiseurooppalainen kehitys, että rekkaliikennettä ei tuoda satamissaakaan lähelle keskustaa vaan enemmänkin pois päin sieltä. Tällaisia esimerkkejä todella löytyy. Eli varmasti periaatteena se, että raskas liikenne ja iso rahtiliikenne tulee sellaisille alueille, joissa on tilaa, on hyvä periaate. Sitten taas risteilyliikenne esimerkiksi vaatii erilaisen sijainnin.

Ajattelisin, että kaupungin omistajaohjauksen näkökulmasta on paljon näkemyksiä ja näkökulmia, joita täytyy aina tällaisissa päätöksissä huomioida. Ja myös se ? on se tilanne, että ainakin kokoomus on yrittänyt puskea megamonitunneliratkaisua aika myönteisessä valossa pitkään, joka myöskin oli erittäin kustannushyötynäkökulmasta kyseenalainen. Ehkä kertoo siitä, että tunnelipäätöksiin saattaa liittyä joskus vähän enemmän toiveita kuin sitä todellisuutta. Tässä tietysti puhutaan pienemmästä summasta, mutta yhtä kaikki totta kai jos puhutaan sadoista miljoonista euroista kaupunkilaisten rahaa, on oltava hyvät perustelut sille. Niinhän toimisi jokainen yritysikin. Jos ajatellaan kaupungin investointien vertailua, niin toki tämä sama 100–200 miljoonaa euroa, mikä onkaan kustannus, on jostain muusta investoinnista pois. Aika merkittäviä kulttuuri- ja koulutusinvestointeja toki tällaisilla summilla saa. On tärkeätä vertailla liikenneinvestointeja siitä näkökulmasta, että mitkä ovat kaikkein hyödyllisimpiä.

Mutta siinä mielessä pohtisin vielä sitä, että kun aika yleinen kehitys tosiaan on se, että ei haluta rekkaliikennettä keskustan tienoilla, niin tässä päätöksessä kuitenkin siihen suuntaan oltaisiin menossa, että tun-



3.2.2021

---

nelinkin kannattavuuteen vaikuttaa se, että kuinka paljon rekkaliikenne lisääntyy keskusta-alueella. Mikä ei välttämättä ole sellainen kehitys, jota kannattaa edistää.

Apulaispormestari Nasima Razmyar

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Olen tässä kohta koko valtuustokauden ajan katsonut lähes päivittäin työhuoneeni ikkunasta Eteläsatamaa. Helsingin keskeisin merenranta ei ole tällä hetkellä kaupunkilaisten vapaassa käytössä, eikä se ole oikeastaan kovin viihtyisää, kuten moni valtuutettu on täällä tänään hyvin sanonut.

Satamatoimintojen siirtäminen pois Eteläsatamasta avaa kaupunkia aivan uudella tavalla ja siirtää myöskin raskasta liikennettä pois ydinkeskustasta, joka antaa meille tietenkin myös suuren mahdollisuuden kehittää meidän keskustaa. Tämä kehittämistyö olisi pitänyt aloittaa jo ennen koronaa, mutta näin koronan jälkeen ja koronan aikana sen merkitys on tietenkin entisestään kasvanut.

Satamatoimintojen siirtäminen pois Eteläsatamasta on sikälikin tärkeätä, että Eteläsatamasta tulee kaupungin paraatipaikka ja sen kruunuksi ennen kaikkea arkkitehtuuri- ja designmuseo. Näin ollen koko Tallinnan laivaliikenteen keskittyminen Jätkäsaareen tuo alueelle lisää painetta jo nyt kuormittuneeseen katuverkostoon.

SDP:n ryhmähän on jo aiemmin edellyttänyt, että Länsisataman liikenneongelmat on ratkaistava ja tunneliratkaisu on tältä osin myöskin selvitettävä. Satamatunneli ratkaisee Helsingin Sataman tarpeet, mutta lisää myös merkittävästi Jätkäsaaren viihtyisyyttä. Toki ei ratkaise kaikkia liikenneongelman haasteita, mutta merkittävästi parantaa niitä.

Mutta arvoisat valtuutetut.

Helsingin Satama on kaupungille erittäin tärkeä yhtiö, ja sen elinvoiman ja kasvun turvaaminen on aivan keskeistä myös Helsingin kaupungin elinvoiman kannalta. Luotan Sataman omiin selvityksiin ja niihin lukuisiin selvityksiin, joista täällä tänäänkin olemme puhuneet, jotka selvästi osoittavat, että tämä vaihtoehto on yhtiön toiminnan ja tulevaisuuden kannalta järkevin. Tätä päätöstä ei ole syytä viivyttää, vaan antaa nyt Satamalle mahdollisuus kehittää omia toimintojaan selkeän päätösten nojaten. Mielestäni tämä on vastuullista. Täytyy myöntää, kuten moni





3.2.2021

---

valtuutettu täällä on sanonut, se keskustelu, joka on täällä aloitettu ja kerrottu moni hyvä asia ja sitten sen jälkeen ”mutta”, ei anna kovin hyvää kuvaa kaupungista. Vaan toivon todella, että vastuullisesti pysytymme tästä asiasta tänään päättämään ja antamaan selkeän selkänöjan ennen kaikkea Sataman toiminnoille ja sitä kautta laajemmalle kehittämiselle.

Valtuutettu Ulla-Marja Urho

Arvoisa puheenjohtaja.

On tämä kyllä hullua kuunneltavaa, kun täällä viime kokouksessa olimme halunneet kokoomuksesta, että pikaratikasta olisi tullut tarkemat tiedot budjetoinnin ja kustannusten pohjaksi. No eikö mitä! Eihän se käynyt tietenkään vihreille. Ei mitään tartte selvittää, kunhan vaan pannaan äkkiä päätökset. Nyt sitten kun Jätkäsaaren rakentumissuunnitelmien alusta, joihin Maija Anttila hyvin palasi, jätettiin ratkaisematta liikenne Jätkäsaaresta tulevilta satamilta, niin nyt kun siihen pyrittäisiin saamaan ratkaisua, niin ei käy kun pitää selvittää. Pitää selvittää kaikki vaihtoehdot kaupungista, ennen kuin päästäisiin ratkaisemaan se, miten Jätkäsaaren liikenne sataman osalta sujuu.

Mari Holopainen täällä puhui, että pitää olla jotkut tarkat talousselvitykset, mitä tämä tuo kaupungille. Eikö hän ole kuunnellut kahta tuntia, että tuo sataman jatkeeksi rekkaliikenteelle tuleva tunneli on Sataman rahoittama? Eli se liittyy heidän yritystoimintaansa, ja se on taatusti selvitetty tarkoin.

Mä en nyt puhu Eteläsatamasta mitään. Nämä on kaikki upeita puheenvuoroja, miten sitä elinvoimaistetaan ja miten sitä kaunistetaan ja miten se tehdään viihtyisämmäksi. Koska ihan nämä samat kaikki argumentit kaksi valtuustokautta sitten käytiin läpi ja toteutettiin Kirjava Satama -arkkitehtuurikilpailu Eteläsataman elinvoimaistettavaksi, ja päästäisiin siitä tunnelmasta, joka Nasiman hyvässä puheenvuorossa oli, että se ei ole nyt käytettävissä. Toivon todella, että Eteläsatama-hanke etenee, mutta nyt olemme keskustelemassa ennen kaikkea tunnelista, joka helpottaisi Jätkäsaaren liikennettä, kun rekkaliikenne saadaan tunneliin. Kannatan sitä.

Valtuutettu Tuomas Rantanen

Puheenjohtaja. Valtuustotoverit.



3.2.2021

---

Toisin kuin täällä on monissa puheenvuoroissa haluttu hiukan tarkoitushakuisesti tulkita, me vihreät emme siis esitä, että koko käsillä oleva satamastrategia pannaan uusiksi. Emme esitä edes sitä, että puheena olevasta Jätkäsaaren tunnelista luovutaan. Ainoastaan esitämme, että nyt käsillä olevan kokonaisuuden jatkosuunnittelun yhteydessä selvitetään myös se vaihtoehto, että nykyistä suurempi osa raskaasta liikenteestä ja muusta ajoneuvoliikenteestä houkutellaan Vuosaareen, jolloin satamatunnelin investointeja voidaan arvioida arvovapaasti.

Kuten täällä on myös todettu, Sataman selvitys kyllä osoittaa, että sen näkökulmasta ei kannata keskittää kaikkea liikennettä Vuosaareen. Mutta on pakko sanoa vielä uudestaan, että nimenomaan tähän me emme esitä. Vaan ainoastaan selvitystä siitä, mitä tapahtuu, jos nykyistä suurempi osa ajoneuvoliikenteestä sitä kautta ohjautuu. Eikä tässä ole kyse mistään viivytyksestä, vaikka sitäkin on täällä epäilty. Minusta on ainoastaan järkevää tutkia, onko käsillä oleva satamatunneli-idea kustannus- ja ympäristöperustein perusteltavissa. Voi olla, että on ja että tulen sitä kannattamaan, mutta haluan tietää, onko siinä se järki, jota täällä ikään kuin melko uskonvaraisesti esitetään.

Se, että tätä ei edes haluta selvittää, kuulostaa minusta lähinnä siltä, että tämä minitunneli on nyt tullut jonkinlaiseksi identiteettipoliittiseksi lohtuideaksi siitä, että se keskustatunneli on osoittautunut taloudellisesti järjettömästi. Meillä vihreillä ei ole musta tunnelifobiaa, mutta vaikuttaa siltä, että joillakin näyttää olevan tunnelimania, että tällainen tunneli pitää saada, maksoi mitä maksoi, oli sen hyöty sitä tai tätä. Ajatus siitä, että se on Sataman investointipäätös... Anteeksi, että tämä on pelkästään Sataman investointipäätös, on virheellinen, koska tietenkin Helsingin omistaman Sataman isoissa investoinneissa on kyse siitä, mitä Satama voi voitoistaan meille tulouttaa tänne Helsingin kassaan. On niinkin, että tunneli ? nykysijoilleen. Samalla nähdäkseni ei ole mitenkään selvää, miten Tallinnan tunnelihanke esimerkiksi tulee vaikuttamaan siihen, mitä satamarakenteessa kokonaisuudessaan tapahtuu.

Mä teen vielä ponnin. Se on tuolla järjestelmässä. Se sopii tähän tilanteeseen, päätetään mitä päätetään.

Valtuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet lisätä raitiovaunukapasiteettia Länsisatamaan niin että se riittää palvelemaan kasvavaa henkilöliikennettä.

Kannatan myös Thomas Wallgrenin pontta.



3.2.2021

---

Kiitos.

Valtuutettu Veronika Honkasalo

Arvoisa puheenjohtaja.

Kiitos valtuutettu Rantaselle tässä edellä erinomaisesta puheenvuorosta. Vastasi oikeastaan kaikkeen siihen kriittiseen, joka sitä ennen oli tullut. Kannatan lämpimästi myös hänen ponttaan.

On totta, niin kuin monet täällä ovat todenneet tänään, että tämä päätös on tietenkin yksi valtuustokauden merkittävimmistä. Niin kuin täällä useissa puheenvuoroissa on tullut esille, niin me yhdessä iloitsemme siitä, että saamme vapautettua tilaa Eteläsatamasta kaupunkilaisten käyttöön. Toivottavasti saadaan edistettyä myös arkkitehtuuri- ja designmuseota sillä alueella.

Hieman ihmettelen suhteessa siihen, kuinka merkittävästä ja isosta päätöksestä on kyse, niin vastustetaan sitä, että se tulisi tehdä todella huolellisesti ja selvittää myös huolellisesti. Mä oon tutustunut taustamateriaaliin huolellisesti kaupunginhallitusvaiheessa, ja mä oon saanut itse asiassa, ollut mukana kolmessa eri Sataman omassa esityksessä, jossa tätä satamaratkaisua on esitelty. Siksi on pakko vähän ihmetellä esimerkiksi valtuutettu Heinäluoman vuolaita kehuja erityisesti tälle Vuosaari-skenaarion arvioinnille, koska nimenomaan siinä oli ne suurimmat puutteet. Me kysyttiin näissä suullisissa esityksissä monta kertaa nimenomaan tämän Vuosaari-skenaarion kohdalla arviointeja ja yksityiskohtia niistä, ja ei saatu täsmällisiä vastauksia. Eli nimenomaan tämän Vuosaari-skenaarion vaikutuksista alueen elinvoimaisuuteen. Tässähän nyt ei ole kyse todellakaan siitä, mitä Torsti esimerkiksi täällä on väittänyt, että me oltaisiin sitä mieltä, että Vuosaarissa ei ylipäätänään kehitettäisi mitään. Ei, vaan nimenomaan tämän skenaarion vaikutuksista. Sen takia kannatankin Arhinmäen vastaesitystä suhteessa tähän lämpimästi.

On pakko todeta, niin kuin Oskala nosti mun mielestä hienosti omassa puheenvuorossaan esille ilmastovaikutuksia. On kyllä aika yllättävää, että suhteessa siihen, kuinka merkittävästä ja isosta hankkeesta puhutaan, kuinka vähän itse asiassa tässä on arvioitu pitkän aikavälin ilmastovaikutuksia. Se on ihan selkeä tämän esityksen puute.

Kiitos.



3.2.2021

---

Valtuutettu Arja Karhuvaara

Kiitos, puheenjohtaja.

Kiitos, valtuutetut, mielenkiintoisesta keskustelusta tälläkin kertaa. Tässä on puututtu moneen asiaan. Ensin kiittäisinkin Maija Anttilaa ? historiamuistutuksesta, mitä tapahtui, kun Vuosaaren satamaa vihreiden toimesta viivästyttiin useita vuosia. Nyt tarvitaan nimenomaan kauaskatseisuutta. Senkaltaista kauaskatseisuutta, mitä osoitti aikanaan Stockmann jo 1920-luvulla vaatiessaan kaavaan itselleen Keskuskadun katutasen alapuolella olevia alueita usean kerroksen verran. Sitä samaa kauaskatseisuutta tarvitsisimme tällä kertaa myöskin me.

Kauppatori–Eteläsatama paraatipaikaksi, tapahtuma-alueeksi. Joo-o, kyllä varmaan. Mutta samalla tulee ratkaista ensinnäkin, miten sinne pääsee aiheuttamatta ruuhkia Pohjoisrannan asukkaille ja länsipuolelta tulevaan liikenteeseen. Lisäksi täytyy muistaa, että eteläalueetkin ovat asuinalueita. Suomenlinnassa on paljon tapahtumia, Kauppatorilta lähtevien vesibussien päätesaarissa on suunniteltu olevan paljon tapahtumia. Mihän nämä autot jätetään, jolla ihmiset kauempaa Helsinkiin tulevat, tai häihin tulevat tai muualle? Suomenlinnan parkkipaikat ovat erittäin tärkeät jatkossa. Sama koskee katajanokkalaisia.

Etelä-Helsingissä pienet läpiajokadut kouluineen ja puistoineen ja päiväkotineen joutuvat varsinaisen autorallin kohteeksi, jos Eteläsatamaan liikkuminen nykyisestäään vaikeutuu. Mä haluan nähdä selvitykset, mitkä tehdään liikennemäärien lisääntymisestä Ullanlinnan ja Etelä-Helsingin ja Kruununhaan pienillä katualueilla. Meillä on oikeasti sikäli hieno metropolialue – sana jota inhoan näin pienen kaupungin kohdalla – että meillä on oikeasti koteja täällä ydinkeskustassa ja niemien kärjessä. Tämä ei ole mikään toimistokaupunki ja liiketilakaupunki, johon tapahtumat ja 24/7-elämä sopii luonnollisesti. Ihmisille täytyy taa-ta kotirauha Etelärannan alueellakin.

Kiitos.

Valtuutettu Pentti Arajärvi

Arvoisa puheenjohtaja.



3.2.2021

---

Tässä esityslistan kohdassa on otsikon mukaan kyse tunnelista, mutta keskustelu ja jopa esityksen perustelut koskettelevat merkittävältä osalta Etelärantaa, jota ei periaatepäätöksen sisällössä mainita lainkaan. Mutta niinpä minäkin puhun sitten Eteläsatamasta. Se on hienoa, että se vapautuu. Se on positiivista, periaatteessa. Olennaista on se, mitä tapahtuu, mitä tehdään alueelle, kun se vapautuu. Se on tavattoman herkkä maisemallisesti, kulttuurisesti, taloudellisesti, henkisesti ja stadilaisittain.

Helsingillä on monta mereistä siluettia, mutta ehdottomasti tunnetuin on Eteläsatama. Se on ollut tunnuskuva kaupungille jo toissa vuosisadalta. Etelärannassa on tyyliä, ja se vaatii paljon, kun sen tyyliä ruvetaan peittämään Kauppatorilta katsoen oikealta rannalta. Mereltä katsoen vasemmalta rannalta. Kun aikanaan sinne suunniteltiin Guggenheimia, niin se, joka minut viimeistään sai vastustamaan Guggenheimia, oli puhe siitä, että siitä tulee jonkinlainen kaupungin tunnuskuva. Saa nähdä nyt sitten, minkälaista kaupungin tunnuskuva siihen suomalaisin voimin – toivottavasti edes suomalaisin voimin – rakennetaan. Toisaalta siluetti on tietysti jo osittain pilattukin, kun kaupungintalon ja tuomiokirkon taakse on päätetty rakentaa korkeita hampaita, joita kutsutaan tornitaloiksi.

Taloudellisessa suhteessa vaara vaanii gryndauksessa. Asiahän suorastaan huutaa perusteluissa tai oikeastaan siitä, että perusteluissa ei lainkaan mainita tätä, vaan puhutaan varsin eufemistisesti jostakin ideakilpailun tyyppisestä menettelystä.

Henkisesti ja stadilaisittain kysymys on helsinkiläisten, stadilaisten itseyttä. Kyse on tuloksen hyväksyttävyydestä, josta meillä ei ole mitään tietoa.

Tässä haluan lisäksi erittäin voimakkaasti tukea valtuutettu Wallgrenin Lapinlahti-pontta ja tunnelia, joka oli siis se varsinainen aihe.

Ledamoten Björn Månsson

Tack, ordförande.

Pyysin tämän puheenvuoron siinä vaiheessa, kun halusin varmistaa, että hyvälle muitten ponsille löytyy kannatusta. Elikä Borgarsdóttir Sandelinin, Wallgrenin ja Kolben ponsille. Kannatusta on sittemmin jo löytynyt, eli ei tarvitse sen enempää siitä. Mä olisin kannattanut myöskin, ellei vielä tullut Tuomas Rantasen ponnelle kannatusta ratikkalii-



3.2.2021

---

kenteen varmistamisesta. Nythän kutosen ratikkaahan ollaan ohjaamassa Hernesaareen ja ysi tulee tilalle uudestaan Länsisatamaan. Mutta riittääkö ja nimenomaan vuorot ja näin?

Mutta se siitä. Omasta ponnesta vielä haluaisin sanoa, että tarkoituksena olisi, että Olympiaterminaalin uusiokäyttö olisi hyvä kaveri arkkitehtuuri- ja designmuseolle kuvaamaan sen aikakauden arkkitehtuuria ja desingia, mutta ei tietysti välttämättä vaadi museota rinnalleen. Toivon todella, että yli puoluerajojen löytyisi kannatusta minunkin ponnelleni.

Kiitoksia.

Valtuutettu Hannu Oskala

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutetut Heinäluoma ja Jalovaara tuossa vähän aikaisemmin nosti kysymyksen Vuosaaren satamasta ja vihreistä ympäristötavoitteista. Pakko kommentoida muutamalla sanalla. Tosiaan selvityksen mukaan Helsinki–Vuosaari-reitti tuottaa pikkaisen enemmän päästöjä, muutamia prosentteja, kuin Länsisatamaan kohdistuva. Se perustuu ihan vain siihen välimatkaan. Sinne on muutama kilometri pitempi matka Tallinnan keskustasta. Tosin Vuosaari ? reitti on about sama.

Siellä selvityksessä toisaalta myös sanotaan, että alusten polttoaineen kulutus "noudattaa niin sanottua kuutiolakia, jonka perusteella aluksen polttoaineen kulutus kasvaa kolmanteen potenssiin aluksen nopeuden muutokseen verrattuna". Eli ? kahden tunnin laiva polttaa vähintään tuplasti polttoainetta neljän tunnin laivaan verrattuna. Eli liikennöintitavan muutoksella on yli 50 %:n merkitys päästöihin, kun sillä välimatkalta, että meneekö se Länsisatamaan vai Vuosaareen, on ihan vain muutamien prosenttien vaikutus.

15. päivä ensimmäistä tätä vuotta Helsingin Satama on julkaissut sivullaan uutisen, jonka otsikko on, että merenkulkusektori tulossa mukaan EU:n päästökauppaan. Olisi aidosti tarpeen saada edes tästä todella keskeisesti koko sektoriin vaikuttavasta asiasta arvio, että millä tavalla se tulee lähivuosikymmeninä vaikuttamaan.

Vuosaaren kapasiteetista sanon vielä sen, että vuonna 2017 Helsingin Sataman mukaan sen kautta kulki noin puoli miljoonaa konttia. Samassa tiedotteessa Vuosaaren satama kertoi tai Helsingin Satama kertoi, että Sataman kapasiteetti siellä on noin miljoona konttia. Elikkä kas-



3.2.2021

---

vunvaraa Vuosaaren satamassa konttipuolella ainakin on. Lisäksi Vuosaaren satama käsittääkseni toimii kahdessa vuorossa. Jos kapasiteettia oikeasti halutaan lisää, on olemassa ratkaisu, jolla Vuosaaren kapasiteettia voidaan kasvattaa välittömästi oikeastaan ilman mitään infrainvestointeja jopa 30 %. Tehdään vaan töitä kolmessa vuorossa.

Valtuutettu Paavo Arhinmäki

Arvoisa toveri puheenjohtaja.

Minusta on hyvä, että meillä on erittäin laaja yksimielisyys siitä, että Eteläsatamasta, Olympiaterminaalista autolauttaliikenne siirretään pois ja vapautetaan kaupunkilaisille ja kaikille Helsingissä vieraileville se alue, joka nyt on parkkipaikkoina ja varastotiloina. Kaikki olemme sitä mieltä, että on erittäin hyvä, että Katajanokalla vapautuu tilaa ja raskas liikenne tulee vähenemään.

Itse asiassa kun olemme käsitelleet tätä niin kaupunginhallituksessa kuin konsernijaostossa, on tehty hyvin selväksi se, että tässä kohtaa se päätös, joka on kaikkein kiireisin, on päätös siitä, että satamatoiminnot siirtyvät pois Olympiaterminaalista, ja näin vapautamme Etelärannan suunnittelulle, arkkitehtuuri- ja designmuseolle. Aluettahan on suunniteltu pitkään, niin kuin valtuutettu Urho totesi. Oli Kirjava Satama -suunnitelma, jonka sivustokin katosi yllättäen siinä vaiheessa, kun Guggenheimia haluttiin väkisin tuoda paikalle. Jo silloin nostin esille ajatuksen siitä, että suomalainen arkkitehtuuri- ja designmuseo olisi parempi vaihtoehto kuin Guggenheim. Olen iloinen siitä, että valtion tuella olemme nyt sitä edistämässä.

Arvoisa toveri puheenjohtaja.

Se, minkä haluaisin nostaa esille uudestaan, on kysymys siitä, että kun teemme mittavia hankkeita vuosikymmeniksi eteenpäin, niin kuin täällä kaikki on sanonut, niin silloin niitä pitää arvioida koko kaupungin näkökulmasta. Ei vain Helsingin Sataman näkökulmasta. Edelleen peräänkuulutan sitä, että konsernijaostossa, kaupunginhallituksessa eikä valtuustoryhmässä, jossa olemme myös saanut selvityksen tästä asiasta, missään ole tuotu laajaa kuvaa siitä, mitkä olisi työllisyys- ja aluetaloudelliset vaikutukset Itä-Helsingille, jos panostaisimme Vuosaaren satamaan.

Jos metro jatketaan Vuosaaren nykyiseltä metroasemalta satamaan, se tarkoittaisi että Vuosaaren satamasta pääsisi Helsingin keskustaan



3.2.2021

---

noin 20 minuutissa. Jota kuinkin sama aika kuin raitiovaunulla menee Länsiterminaalista, Länsisatamasta Helsingin keskustaan. Jos verraan Tukholmaan, Värtanin tai Stadsgårdiin, niin kummastakin olisi huonommat yhteydet kuin Vuosaaresta, jos metro vedetään Vuosaaren satamaan. Pitää muistaa myös, että Vuosaaren satamasta on suorat raideyhteydet pohjoiseen, sekä tavaraliikenteelle että myös suora yhteys tunnelin kautta Kehä III:lle ja logistiikkakeskuksille.

Tämän vuoksi tämä kokonaisuus pitäisi arvioida. En halua sitä, että joka kerta kun suuria, pitkälle tulevaisuuteen tehtäviä hankkeita suunnitellaan, unohdetaan se, että pitää miettiä, voisiko ne jossain toisella puolella Helsinkiä tuoda koko kaupungille jotain enemmän.

Tämän päätteeksi sanon, että minulla ei ole mitään fobiaa tunneleita kohtaan, koska jos päädyimme siihen, että liikenne keskitetään Länsisatamaan, niin minusta tunneli pitää siinä tapauksessa ehdottomasti rakentaa, koska se helpottaa nyt kohtuutonta tilannetta. Minusta on järkevää, että raskas liikenne ohjataan suoraan satamasta Länsiväylälle eikä niin että se tulee muuhun tieverkostoon. Samaan aikaan pitää kuitenkin muistaa, että valitettavasti tunnelikaan ei ratkaise Jätkäsaaren liikenneongelmia, niin kuin täällä on joissain puheenvuoroissa arvioitu, vaan se ratkaisee yhden osan niistä. Mutta kuten liikennesuunnittelijat ovat tuoneet ilmi, tilalla on tapana liikenteessä täytyä. Se ei välttämättä edes poista Jätkäsaaren ruuhkia.

Peräänkuulutan sitä, että kerta toisensa jälkeen valtuustossa unohdetaan erityisesti Itä-Helsinki silloin kun tehdään isoja päätöksiä. Alueloudellisesti työllisyyden ja elinvoiman kannalta pitäisi välillä muistaa myös muita alueita kuin kantakaupunkia.

Valtuutettu Laura Kolbe

Puheenjohtaja, kiitos.

Haluaisin jatkaa valtuutettu Månssonin aloittamaa keskustelua, joka on oikeastaan kypsytellyt monenlaisiakin ajatuksia tässä näin, ja kannattaa jo kannatettua pontta Olympiaterminaalien ja Olympialaiturin alueen kehittämisestä. Nimittäin muistutan, että tällä alueella on muitakin museota olemassa. Observatorio on Tähtitorninmäellä. Vanha Helsingin maamerkki ja erittäin keskeinen, nyt tähtitieteen ja tiedemuseon roolia ottamassa. Jäinkin miettimään, olisiko mahdollista Olympiaterminaaliiin kehittää ja vahvistaa ideaa siitä, että Helsinki on todella ollut jo vuosisa-





3.2.2021

---

tojen ajan merkittävä meri-, satama-, laivanrakennus- ja laivaliikenteen kaupunki.

Meillä on loistavia kokoelmia. Esimerkiksi Nurmisen Säätiön fantastiset kartat, jotka ansaitsisivat tulla esille. Meillä on monenlaista museoesineistöä olemassa omasta takaa kaupunginmuseossa. Kaikkien ei tarvi olla enää esillä esineinä, vaan on monenlaisia digitaalisen esittämisen mallinnoksia. Näkisin, että Olympiaterminaalissa voisi yrittää pohtia merellisen Helsingin tiedekeskusta vaikkapa yhdessä tiedekeskuksen ja observatorion kanssa. Tähän olisi valtavan hienoja mahdollisuuksia tuoda myös historiallista elinkeinohistoriaa ja kulttuurihistoriaa, ja siitä avautuisi observatoriomuseon linkki.

Toivon, että tämä ponsi saa siinä mielessä laajaa kannatusta ja pohdintaa, että me avattaisiin muunkin tyyppiselle julkisille tiloille kuin vain kahviloille, ravintoloille ja ? hienoon uusiokäyttöön. Myös Helsingin Sataman pitkäaikainen toimistotila. Se on myös kaupungin hallintohistoriaa.

Kiitokset.

Valtuutettu Paavo Väyrynen

Herra puheenjohtaja.

Tässä on syntynyt uusi käsite, kun puhutaan VVV-linjasta. Kuuntelin valtuutettu Aron puheenvuoron, niin voin todeta, että siihen voidaan vielä lisätä F. VVVF-linja.

Minun pitää uudelleen puolustaa vihreitä, joita täällä on moitittu Vuosaaren sataman viivyttämisestä. Me olimme jo silloin vihreitten kanssa samaa mieltä siitä, että ei ollut järkevää raskaan tavaraliikenteen satamaa pyrkiä saamaan nimenomaan Helsinkiin. Silloin olin sillä kannalla, että muihin Uudenmaan satamiin pitäisi raskas tavaraliikenne suunnata. Me olimme silloinkin oikeassa.

Nyt kun Vuosaaren satama on olemassa, ja sen kautta suuntautuu merkittävä raskaan liikenteen virta, niin olisi järkevää Helsingin puitteissa siirtää keskikaupungin alueelta raskasta liikennettä Vuosaareen. Minusta tämä on hyvin järkevä suunnitelma ja ajatus. Se on ympäristön kannalta, se on liikenteellisesti järkevä ja se on todennäköisesti myöskin kokonaistaloudellisesti järkevä. Aivan kuten valtuutettu Arhinmäki



3.2.2021

---

sanoi, saattaa olla, että Helsingin Sataman liiketaloudelliset intressit ovat olleet liian määräävinä, kun tätä suunnitelmaa on laadittu.

Aivan kuten vihreätkin ovat todenneet, en minä vastusta pohjaehdotusta, mutta haluan, että siihen tulee täydennykseksi se, mitä valtuutettu Arhinmäki ja apulaispormestari Sinnemäki ovat esittäneet. Ehdin jo kannattaa Sinnemäen esitystä, ja annan nyt kannatukseni myös Arhinmäen ehdotukselle.

Kiitos.

Valtuutettu Eveliina Heinäluoma

Kiitos, puheenjohtaja.

Tässä valtuutettu Väyrysen puheessahan tämä VVF-linja nyt tuli hyvin selväksi. Tämän linjan mukaan siis paras skenaario olisi se, että Helsingissä ei olisi ollenkaan satamaa. Ja kun on näin, niin sille ei tarvitse luoda, ei taloudellisia edellytyksiä kasvun kannalta eikä myöskään liikenteellisiä edellytyksiä. Kun tästä näkökulmasta tarkastelee vihreiden vastaesitystä, niin tämä on täysin looginen.

SDP:n valtuustoryhmä ja myös itse olemme lähteneet siitä, että on Helsingin ja helsinkiläisten veronmaksajien etu, että meillä on menestyvä ja kasvava Satama, ja sille kannattaa luoda edellytykset. Siitähän tässä nyt on kyse, että me haluamme näitä edellytyksiä vahvistaa, ja Vuosaari ei ole tässä tarkastelussa riittävän kilpailukykyinen. Sinne siirretään joka tapauksessa liikennettä, laivaliikennettä sen verran kuin se on laivayhtiöille kannattavaa ja myöskin Helsingin Satamalle kannattavaa. Mutta Vuosaaren satamalla on omat reunaehdotonsa johtuen Natura-alueesta ja myöskin siitä, että satama on rakennettu rahtiliikenteelle ja vaatisi merkittävät 700 miljoonan euron investoinnit, jos sitä haluttaisiin muuttaa vihreiden toivomaan suuntaan.

Siksi omassa arvioinnissani painottuu tämä kokonaisuus, josta tänä iltana on paljon keskusteltu. Kun tässä yritetään nyt luoda tämmöistä olkiukkoa ja -nukkea, että tämä olisi pois Itä-Helsingin kehittämisestä, niin sanon vielä, että ei näin ole. Ei, Itä-Helsinkiä kehitetään vahvasti ja perusteellisesti, mutta ei niin että se on taloudellisesti epäkäytännöllistä.



3.2.2021

---

Valtuutettu Maija Anttila

Arvoisa puheenjohtaja.

Kaksi asiaa vielä. Samanaikaisesti kun tarkastelemme Vuosaaren kohdalla tulevaisuutta, pitää tarkastella myöskin historiaa, koska hyvä päättäjät katsoo vähän pitemmälle ajalle sekä taaksepäin että eteenpäin. On aivan turha ajatella, että jos ajatellaan, että Vuosaaren satamaan voidaan siirtää aika paljon uusia toimintoja, etteikö samat reunaehdot tule vastaan kuin silloin kun Vuosaaren satamaa ruvettiin suunnittelemaan. Siellä on Natura-alueet, ja sitten tulee kaikki nämä pikkulepinkäiset ynnä muut, joihin Euroopan komissio silloin vihreiden vaatimuksesta puuttui ja kävi täällä tarkastuskäynnillä. Eli samat luontoaiheet ja -arvot, jotka silloin määritteli Vuosaaren sataman rakentamista, tulevat esiin myöskin tässä yhteydessä, kun Vuosaaren satamaa ruvetaan kehittämään ja laajentamaan. Se on ihan päivänselvä asia. Joten ei pidä olla sinisilmäinen tässä asiassa.

Uskon, että samat tahot, jotka silloin vastustivat Vuosaaren satamaa, joita aika paljon löytyy vihreiden joukosta, nostaisivat päätään myöskin tässä yhteydessä.

Jätkäsaaren liikenneratkaisu. Lautakunnassa oli samoja ihmisiä, joita nyt tässäkin valtuustossa on, kun keskustelimme Jätkäsaaren liikenneratkaisusta. Tiesimme, että keskustatunnelikaan ei ratkaise kaikkia asioita, mutta se olisi ollut selkeä parannus. Tiesimme, että se sumppu, joka johtaa Jätkäsaareen, tulee olemaan ongelma. Mutta valtuuston ja kaupunkisuunnittelulautakunnan enemmistö ei tätä asiaa ottanut varteen. Ja tässä sitä nyt ollaan.

Kiitos.

Valtuutettu Tuomas Rantanen

Puheenjohtaja. Valtuustotoverit.

Demareiden ryhmäjohtaja Eveliina Heinäluoma tulkitsi, että vihreiden esitys lähtisi siitä, ettei haluta satamaa ollenkaan. On kyllä jo aika paksumaa. Aika moneen kertaan täällä on toisteltu, että ollaan esittämässä vain vertailevaa selvitystä sille, että ajoneuvoliikenteestä nykyistä suurempi osa kannustettaisiin kulkemaan Vuosaaren kautta.

Toinen asia. Kun oon itse ollut Helsingin päätöksenteossa jo viime vuosituhannellakin – onpas pitkä aika – on pakko puuttua siihen vielä



3.2.2021

---

useissa puheenvuoroissa esiin nousseeseen väitteeseen, että vihreät just viivytti valituksilla ja muilla politiikan ulkopuolisilla tempuilla Vuosaaren sataman toteuttamista vuosilla. En halua käydä nyt tätä koko historiaa läpi tässä, mutta totean lyhyesti, että niistä oikeusvalituksista vastasivat ihan toiset tahot.

Vielä erikseen haluan sanoa, että Arhinmäellä oli minusta paljon pointtia siinä, että meillä liian vähän mietitään Itä-Helsingin kehittämistä ylipäänsä. Tässä satamakeskustelussakin tällainen torjuva asenne näyttää kummittelevan. Oli Heinäluoma esimerkiksi ihan muuta mieltä tahansa tästä asiasta, mutta kyllä tässä nyt nimenomaan tämmöinenkin peikko heiluu tuolla ylhäällä. Tulen kyllä kannattamaan Arhinmäen esitystä tästä kohdasta.

Kiitoksia.

Apulaispormestari Nasima Razmyar

Arvoisa puheenjohtaja.

Nyt on sen verran paljon epärehellistä puhetta sosialidemokraatteja kohtaan, että tätä on valitettavasti vaikea käsittää, kun kaikessa olemme pyrkineet olemaan loogisia. Oikeastaan valtuutettu Rantasen edellisen puheenvuoron erikoiseen väitteeseen, kun sanot että on vaan pakko saada joku tunneli, kun on kyse kaupungin keskeisen yhtiön kasvun ja elinvoiman turvaamisesta ja ennen kaikkea Jätkäsaaren asukkaiden asukasviihtyvyyden parantamisesta. Ja vieläpä siitä näkökulmasta, että esitystä on valmisteltu yhdessä Sataman, kaupunkiympäristön toimialan sekä elinkeino-osaston erittäin hyvässä yhteistyössä. Mielestäni tällainen puhe vain kuvastaa sitä asennetta, joka valitettavasti tämänkin valtuustokeskustelun aikana on ilmennyt.

Te ette voi samanaikaisesti puhua siitä, että tässä toivotaan jatkuvuutta ja pitkäjänteisyyttä, kun tällä esityksellä ennen kaikkea aiheutatte epävarmuutta. Varmasti olemme näistä kaikki keskustelut käyneet myös Sataman johdon kanssa. Tässä tapauksessa itse ja meidän ryhmä vahvasti luottaa näihin paitsi selvityksiin mutta ennen kaikkea siihen, että johto pyrkii parhaansa siihen, että toimintaedellytykset turvataan ja elinvoimaa parannetaan.

Mutta arvoisa puheenjohtaja.



3.2.2021

---

Tähän loppuun haluan erityisesti kiittää tästä merkittävästä, hyvästäkin keskustelusta. Toki olemme valtuustokauden loppumetreillä, ja uskon, kuten moni täällä on sanonut, että tämä on erittäin tärkeä päätös. Annamme monen vuoden suuntaviivat kaupungin kehitykselle ja keskustan kehitykselle, Sataman kehitykselle. Tästä olen vilpittömän kiitollinen, että olemme saaneet tämän ratkaisun aikaiseksi.

Kiitos.

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Vastaehdotuksen takana olevat valtuutetut jankuttavat koko ajan, että sen tarkoitus on siirtää enemmän rekkaliikennettä Vuosaareen. Mutta niin kuin olette kuullut, sitä on tehty useita vuosia, ja enempää sinne ei ole pystytty siirtämään, koska ei ole semmoisia aluksia, jotka voisivat kustannustehokkaasti kantaa matkustajia ilman rahtiliikennettä. Jos ei siellä ole mitään muuta kuin matkustajia, niin sittenhän se on lautta vaan, eikä sinne voida varustaa semmoista ravintola- ja muuta toimintaa, mitä siellä on nyt, kun siellä on rekat, jotka tuo rahaa. Ja lisäksi yksityisautot.

Vielä se, mitä valtuutettu Heinäluomakin moneen kertaan on sanonut, että Vuosaaren varustaminen niin, että sinne tulisi tuhansia rekkoja lisää, maksaa monta sataa miljoonaa. Eli paljon enemmän kuin se, mitä maksaa tämä tunneli. Te ette ole lukenut tätä ollenkaan sellaiset, jotka väittää että se on mahdollista.

Valtuutettu Mari Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Täällä on keskusteltu siitä, mikä on asiakkaiden kannalta hyvä. Jos ajattelee loppukäyttäjiä, niin toki se, että jos on mahdollisuus valita kahdesta eri sijainnista, niin se on monelle parempaa palvelua. Uskoisin, että myöskään keskustan ruuhkissa jonottaminen ei ole kellekään sitä hyvää palvelua. Mehän tiedetään, että varsin hyvin on onnistunut kokeilut myös Vuosaaren liikenteen siirtämisestä. Varmasti se olisi tulevaisuuden suunta, jota kannattaisi tarkastella vielä enemmän siltä kantilta, mitä loppukäyttäjät oikeasti ajattelevat siitä. Etenkin silloin kun liikutaan autolla, on usein kätevämpää liikkua sellaisia väyliä pitkin, jot-



3.2.2021

---

ka siihen on suunniteltu. Kun taas tiedetään, että keskusta joka tapauksessa tulee olemaan ruuhkaisempi.

Valtuutettu Paavo Väyrynen

Herra puheenjohtaja.

Vihreät ovat jo omasta puolestaan vastanneet. Vastaan sitten omalta osaltani. Kyllähän tuo Valtuutettu Heinäluoman kommentti oli omituinen, ettei tulisi yhtään satamaa, kun tässä mallissa olisi kolme satamaa. Kuitenkin niin että valtaosa raskaasta tavaraliikenteestä kulkisi Vuosaaren kautta, ja Katajanokalla ja Jätkäsaarella olisi pääasiassa matkustajaliikennettä. Ongelmahan tässä on todella se, että autolautoilla kulkee sekä tavaraa että henkilöliikennettä. Siihenhän ratkaisun tarjoaa se, minkä valtuutettu Arhinmäki totesi: metrolinjan jatko Vuosaareen. Sieltä on helppo henkilömatkustajien kulkea. Ne, jotka liikkuvat omilla autoilla, voivat mennä Vuosaareen ja pysäköidä sinne. Tavaraliikenteelle tietysti Vuosaaren ratkaisu olisi paras mahdollinen. Ihmettelen, miksi raskasta tavaraliikennettä pitäisi kulkea Helsingin keskustan läpi myös tulevaisuudessa, kun näitä satama-asioita nyt ruvetaan järjestelmään.

Edelleen huomautan, että hyväksyn pohjaehdotuksen, mutta katson, että tässä rinnalla kannattaa selvittää mahdollisuus siirtää huomattava määrä ainakin tavaraliikenteestä Vuosaareen. Mitä se vaikuttaa näihin tunneliratkaisuihin ja muihin, sitä en tiedä.

Kiitos.

Valtuutettu Otto Meri

Kiitos, puheenjohtaja.

Kun tätä keskustelua kuuntelee, vaikuttaa siltä, että vihreiden ja Vasemmistoliiton onttojen argumenttien takana tosiaankin on tunnelifobia. Sehän on voitu diagnosoida jo aikaisemmin tällä valtuustokaudella, mutta jostain syystä he ajattelevat, että oireenmukainen hoito on se, että he haukkuvat tässä demareita ja tekevät tästä jonkun kummallisen Itä-Helsinki-kysymyksen, jota tämä ei suinkaan ole. Ymmärrän, että vaalien läheisyys varmaan tässä alkaa heitä jollain tavalla ahdistaa, ja nyt silmät kiinni ja haukutaan autoilijoita ja tehdään huonoa politiikkaa.



3.2.2021

---

Valtuutettu Kolbelle sen verran vielä haluaisin täydentää hänen arvokkaasta puheenvuorostaan, että nimenomaan Eteläsataman alue on museoiden näkökulmasta arvokas jo muutenkin. Onhan tässä ehdotomana kruununa Kalliolinnantie 14:ssä sijaitseva Mannerheim-museo, joka on varmasti yksi Suomen parhaista ja hienoimmista museoista. Ja toki sitten Tähtitorninmäki ja observatoriomuseo. Alue on arvokas, ja on hienoa, että tämän tärkeän ja vastuullisen päätöksen jälkeen alueen kokonaisuus jatkuu ja museokokonaisuus tulee osaksi Eteläsataman aluetta entistä vahvemmin.

Valtuutettu Osmo Soininvaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Ajattelin ensin, etten sano tästä mitään, mutta kun täällä on niin monta kertaa esitetty väriä tietoja vihreitten kannasta Vuosaaren satamaan, niin haluan sen oikaista. On totta, että vihreät, esimerkiksi minä, kannattivat sitä, että satama rakennettaisiin Helsingin länsipuolelle, niin kuin kaikki logistiikan asiantuntijat sanoivat. Mutta kun valtuusto teki toisen päätöksen vuonna -96, ryhmä päätti, että vastustus loppuu tähän, ja se myös loppui. Sen sijaan ympäristöjärjestöt, joilla muuten oli siihen aikaan sosialidemokraattiset puheenjohtajat, jatkoivat valituskiertä Fazerin perikunnan rahoittamana. Mutta varsinaisen viivästyksen aiheutti Pekka Korpinen, joka päätti runnoa tämän läpi siten, että se mitätöisi Natura, päätöksen, koska hänen mielestään tämä on tärkeämpi kuin Natura. Paavo Nikula varoitti meitä, että tuo ei voi muuta kuin epäonnistua ja pyysi välittämään tiedon, ja me varoitimme Pekka Korpista, että tuo tulee epäonnistumaan, ja se epäonnistui. Tällä tavalla Pekka Korpinen aiheutti tähän kahden vuoden ylimääräisen kierron.

Nyt kun puheenvuoron sain, niin haluan huomauttaa, että täällä on aika optimistisia käsityksiä siitä, miten Jätkäsaaren liikenneongelmat ratkeavat tällä tunnelilla. Sinnehän ei siis jätkäsaarelaiset pääse tähän tunneliin vaan ainoastaan sataman asiakkaat. Siihen lasketaan menevän joka kolmannen henkilöauton. Kaksi kolmasosaa henkilöautoista jää tänne, ja kun autoja tulee lisää, niin eivät ne ongelmat tästä poistu.

Entisenä katajanokkalaisena olen huolissani siitä, että kaksi Ruotsinlaivaa tulee sinne yhtä aikaa. Niidenhän on pakko tulla yhtä aikaa, koska ne ovat toistensa pelastusveneitä, ja tuovat ehkä 6 000 matkustajaa sinne. Siinä on pieni logistinen ongelma siinäkin.



3.2.2021

---

Valtuutettu Anna Vuorjoki

Kiitos, puheenjohtaja.

Ensinnäkin ihmettelen sitä sävyä tässä keskustelussa, että täällä puhutaan, että jollakin tavalla haukuttaisiin demareita, kun itse en mielestäni ole kuullut yhtään puheenvuoroa, jossa joku olisi haukkunut demareita. Se, että meillä on eri näkemyksiä siitä, millä tavalla meidän satamatoimintoja pitäisi kehittää, on varmasti ihan totta. Mutta se on musta eri asia kuin jonkun haukkuminen.

Sitten tästä Itä-Helsinki-kysymyksestä. Siis valtuutettu Heinäluoma totesi, että totta kai Itä-Helsinkiä kehitetään, ja siinä hän on täysin oikeassa. Kyllä, on mahdollista tehdä myös muita asioita, joilla Itä-Helsinkiä kehitetään. Mutta olennainen kysymys tässä kohdassa on mun mielestä se, nähdäänkö, että Itä-Helsingin kehittämiseen on jotain vaikutusta sillä, missä määrin Vuosaaren satamaa kehitetään. Mun on vaikea kuvitella, että sillä ei olisi vaikutusta. Etenkään kun sitä ei ole tosiasiallisesti selvitetty, mikä vaikutus olisi, niin mun mielestä on tietyllä tavalla perusteetonta väittää, että tämä olisi yhdenmukainen kysymys Itä-Helsingin kehittämisen kannalta. Sen takia myös valtuutettu Meren väitte, että tämä ei ole Itä-Helsinki-kysymys, on mun mielestä vailla pohjaa. Koska ylipäätensä jos me ajatellaan, että minne tahansa lähdetään tekemään investointeja tai ohjaamaan liikennettä, niin kyllä sillä yleensä on vaikutuksia kyseiseen alueeseen.

Kiitos.

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara

Nyt on.

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Väyryselle on pakko sanoa, että ei ole semmoisia aluksia, joita kannattaa ajaa Helsinki–Tallinna-väliä niin useasti kuin mitä ne nyt ajavat ilman rahtia. Jos te olisitte lukeut tämän selostuksen, ettei väittäisi sitä, että meillä on jotain soutuveneiden tyyppisiä, joilla matkustajia voidaan kuljetella paikasta toiseen. Siellä on pakko olla nämä rekat ja henkilöautot! Jos ihmiset lukisi, mitä teille kirjoitetaan, niin ei tarttisi väittää näin mahdottomia.





3.2.2021

---

Valtuutettu Pilvi Torsti

Kiitos, puheenjohtaja.

Kiitos Sirpa Asko-Seljavaaralle, joka toi tämän keskeisen näkökulman, joka koko tähän satama-asiaan liittyy. Elikä ei ole erotettavissa näitä erilaisia liikennemuotoja, ainakaan nykytavassa, jolla tämä kustannusrakenne toimii.

Syy, miksi pyysin puheenvuoroon, liittyy Anna Vuorjoen puheenvuoroon. Kyllä Vuosaaren satama nimenomaisesti on upea esimerkki juurikin siitä, että valtavia investointeja on tehty ja tehdään. Kuten puheenvuorossani totesin, parhaillaan on meneillään Väyläviraston ja Helsingin Sataman yhteinen 33 miljoonan investointi, jolla nimenomaisesti Satamasta tulee meidän modernin laivaliikenteen kannalta entistä parempi. Näin ollen se on keskeinen osa tätä Helsingin Sataman kokonaisuutta. Jolloin tämän keskustelun lopputulemana sen johtopäätöksen vetäminen, että tällä hetkellä Vuosaaren satama ei olisi erittäin merkittävä osa Itä-Helsingin teollisuutta ja työpaikkojen kehittämistä. Ihan toinen keskustelu meidän kannattaa käydä, kun strategiaa, ne, jotka ovat ensi valtuustokaudella sitä tekemässä, tekevät siitä, miten koko kaupunki kehittyy ja millaisilla strategisilla päätöksillä siihen päästään. Meillä on katvealueita tosi paljon, ja monet niistä sijaitsevat vanhemmissa lähiöissä.

Kiitos.

Valtuutettu Paavo Väyrynen

Herra puheenjohtaja.

Minä varsin hyvin tiedän, minkälaisia autolautat ovat. Olen niillä aika paljon liikkunut senkin takia, että minulla on vaimoni kanssa yritystoimintaa Virossa. Totta kai autolautat voivat liikennöidä myöskin Vuosaareen, jolloinka tavarat kulkevat sinne ja henkilömatkustajat, joilla ei ole omia autoja, kulkevat metrolla keskustaan ja keskustasta laivalle. Kyllä se on täysin mahdollista järjestää ja hyvin järkevä järjestely. Minun mielestäni tämä asia pitää selvittää. Tässä mielessä olen kannattanut apulaispormestarin ja valtuutettu Arhinmäen esittämiä vastaehdotuksia, jotka eivät ole vastoin sitä, mikä on pohjaesitys, vaan ne ovat täydentäviä ehdotuksia.



3.2.2021

---

Apulaispormestari Anni Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Ehkä ihan lyhyesti muutama huomio vielä tähän keskusteluun. Ensinnäkin näkisin, että mehän olemme täällä monesta hyvin samaa mieltä, mikä on arvokasta. Sekin esitys, jonka me olemme tehneet satamaselvityksen rinnalle, niin itse ainakin katson, että se on esitys, joka ei poista sitä, että Sataman kannalta tämä valtuuston päätös, vaikka siis hyväksyisimme siihen meidän esityksemme lisäksi, antaa Satamalle selvän näkymän siitä, että se pystyy toimimaan tässä kaupungissa, kasvamaan tässä kaupungissa ja että sillä on itse asiassa useita kasvun suuntia tässä kaupungissa.

Meidän esityksessämme mielestäni yksi tärkeä näkökulma on se, että Sataman henkilöliikenneasiakkaiden, erityisesti autolla liikkuvien henkilöliikenneasiakkaiden osalta palvelu parantuisi, jos myös autolla matkustavilla olisi mahdollisuus käyttää Vuosaaren satamaa. On paljon virolaisia työmatkaliikenteeseen tulevia ihmisiä, jotka eivät lainkaan tarvitse ajomatkaa Helsingin keskustan läpi. Myös tähän Tallinnanliikenteeseen, siellä on paljon asiakkaita, jotka tulevat muualta Suomesta ja jotka eivät tässä yhteydessä välttämättä tai joille Vuosaari kaiken kaikkiaan olisi hyvä sijainti.

Toivon ja näen myös, että tässä meidän esityksessämme on askel siihen suuntaan, että Satama, joka on tietenkin tottunut toimimaan isojen toimijoiden kanssa, voisi viedä eteenpäin nykyistä strategiaansa, jossa se haluaa painottaa asiakaslähtöisyyttä ja palvelua. Tähän suuntaan myös meidän esityksemme on halunnut viedä.

Haluaisin vielä todeta sen, että meidän esityksessämme, jos olisimme vastustaneet satamatunnelia, olisimme varmaan tehneet esityksen siitä, että vastustamme satamatunnelia. Tässä on kysymys siitä, että meidän kannattaa tässä vaiheessa vielä tutkia eri vaihtoehtoja. Monenlaisia laivoja on, edustaja Asko-Seljavaara. Ei ollut niitä laivoja, jotka kuljettavat rahtia suoraan Vuosaaresta Muugaan ennen kuin hinthaohjaus alkoi. Mutta sen jälkeen laivoja tuli. Eli kun vastataan asiakkaan tarpeisiin, niin kyllä siihen yleensä yritysmaailmasta löytyy myös liikennevälineitä.

Näkisin tärkeänä ja itse niissä keskusteluissa, joita olen Sataman kanssa käynyt, niin hekin pitävät tärkeänä, että he pystyvät kehittämään Vuosaarta. Toivoisin, että he tekisivät sitä täysillä, koska siellä on paljon kustannustehokkaita mahdollisuuksia, jotka ovat itse asiassa Sa-



3.2.2021

---

taman, kaupungin ja myös itäisen Helsingin etu, koska totta kai se vahvistaisi Vuosaaren ympäristöä, jos siellä liikenne lisääntyisi.

Kiitos.

Valtuutettu Tuomas Rantanen

Puheenjohtaja. Valtuustotoverit.

Jatkan vielä apulaispormestarin puheenvuoroon, joka mielestäni hyvin oleellisella tavalla otti huomioon senkin, että juuri nämä kalustomuutokset liittyy pitemmän tähtäimen siirtymiin ja siihen, miten strategisesti pitäisi osata ajatella. Laivakalustoasiat elää sen mukaan, mikä on kannattavaa laivayhtiöiden näkökulmasta. Mä heitän tähän vaan yhden isomman kehyksen, mikä meidän pitää strategiassa ottaa huomioon, että jos kävisi niin, että Helsinki–Tallinna-välille syntyy tunneliyhteys, niin se vääjäämättömästi johtaisi siihen, että nimenomaan autoliikenteen ja henkilöliikenteen toiminnat eriytyisivät. Silloin lauttaliikenteestä tulisi enimmäkseen pelkästään risteilyliikennettä, ja kaikki rekat ja kaikki autot, jotka ? tulisi tunnelia pitkin. Silloin me ollaan jo ihan toislaisessa skenaariossa. Kuinka paljon meidän kannattaa sijoittaa keskustassa oleviin satamiin, jos meillä on toisia vaihtoehtoja, joissa on tämäntyyppisiä skenaarioita pöydällä? Nämä on jätetty tekemättä tässä asiassa.

Mä en halua mitenkään hidastaa tätä satamastrategiaa, ja me ollaan täällä todettu pitkän keskustelun kuluessa, että meidän esitys, siis vihreiden esitys ei lähde siitä, että satamastrategioita hidastetaan tai satamista haluttaisiin päästä eroon, niin kuin jotkut ovat tulkinneet. Päinvastoin. Hyvin mennään eteenpäin yhteisellä pohjalla, mutta nimenomaan tämän yhden satamatunnelin investointikannattavuutta kannattaa miettiä näitä muita skenaarioita vastaan. Se on tuon esityksen ydin. Se on mun mielestä yksinomaan järkevää. On melkein sanoisin ideologista vastustaa sentyyppistä selvitystä.

Kiitos.

Valtuutettu Matti Parpala

Kiitos, puheenjohtaja.



3.2.2021

---

Tähän vielä kokoavasti näitä asioita. Apulaispormestari sanoi edellä, että no nythän tässä heidän esityksessä tarjotaan monta eri vaihtoehtoa, miten tästä voitaisiin mennä eteenpäin. Nyt on tärkeintä ymmärtää se, että me emme voi jättää vaihtoehtoja auki, kun Eteläsatama suljetaan. Tässä koko periaatepäätöksen ideana on se, että Satamalle on selkeää, mihin seuraavat sadat miljoonat eurot, mitä investoidaan, laitetaan kiinni. Emme me voi jättää auki, että se menee ehkä tuonne tai ehkä tuonne riippuen vähän, mitä joku ehkä joskus päättää. Se on tässä koko homman pointti.

Liikenteen syntymiseen ja muuhun. Jos Muugan ja Vuosaaren välille olisi kysyntää ja maksuhalukkuutta, niin totta kai sinne syntyisi reittejä. Nyt reittejä ei ole syntynyt. Myöskään hintaohjauksen kautta ei ole syntynyt kuin yksi uusi reitti. Ei ole tullut mitään ryntäystä sen myötä. Se kuvaa sitä, että vaikka on aika voimakaskin hintaohjaus, niin ei se synnytä mitään ryntäystä, koska yhteys on pidempi ja hankalampi.

Vielä Vuosaaren kehittämiseen. Satama kehittää ihan varmasti Vuosaarta. Tavoitteena on tehostaa sen toimintaa, saada sinne läpivirtausta parannettua, lisää toiminnallisuutta ja niin edelleen. Emme suinkaan unohda Itä-Helsinkiä tässä skenaariotyössä, vaan kun me puhutaan keskustasatamien siirtelystä, niin me nyt puhutaan keskustasatamien siirtelystä. Kyllä me halutaan kehittää Itä-Helsingin satamatoimintaa yhtä lailla. Se on Suomen yksi suurimmista rahtisatamoista ja tulee olemaan jatkossakin.

Vielä Rantaselle tähän tunneliin. Tunneli tulee olemaan niin kallis, että sen käyttäminen tulee todennäköisesti olemaan rahtiliikenteelle mahdollisesti jopa kalliimpaa kuin satamien käyttäminen ja mahdollisesti ei juurikaan nopeampaa. Näin ollen ei se tunnelikaan ole tässä mikään hopealuoti, sen lisäksi että se valmistuu ehkä joskus 2040–50, kun design- ja arkkitehtuurimuseon pitäisi olla jo muutaman vuoden päästä käytössä.

Kiitos.



3.2.2021

---

20 §

Esityslistan asia nro 5

## TILOJEN VUOKRAAMINEN KASVATUKSEN JA KOULUTUKSEN TOIMIALAN VARHAISKASVATUKSELLE JA ESIOPETUKSELLE (ISO ROOBERTINKATU 23)

Valtuutettu Petra Malin

Kiitos, puheenjohtaja.

On iloinen asia, että kaupunkiin saadaan lisää päiväkotipaikkoja hyvien kulkuyhteyksien varrelle. Myös isoja päiväkoteja on hyvä rakentaa, että paikkoja riittää. Mutta olen huolissani siitä, että meillä on käynnissä kehitys, jossa uusia päiväkoteja rakennetaan yli 200-paikkaisiksi, ja samalla pienistä tiloista luovutaan. Näitä on meillä kasvatus- ja koulutuslautakunnan listalla ollut useita. Vasemmiston kanta lautakunnassa on ollut, että pieniäkin tiloja tulee remontoida ja säilyttää, jos tiloissa ei ole mitään, mikä tekee niistä ilmeisesti soveltumattomat päiväkotikäyttöön.

Valtuuston enemmistön päätös kotihoidon tuen Helsinki-lisän leikkauksesta voi tuoda lisää lapsia varhaiskasvatuksen piiriin erityisesti ensi syksystä alkaen, ja arviot tilatarpeesta voivat elää paljonkin lähivuosina. Jos leikkauspäätöstä ei siis saada jatkossa peruttua. Vasemmistoryhmä ei allekirjoita sitä, että pienistä tiloista pitäisi luopua, kun suuria rakennetaan. Jos joistain tiloista päätetään kuitenkin luopua, pitää eri kaupunginosia myös kohdella siltä osin tasavertaisesti.

Nyt käsiteltävässä prosessissa ei kaikki mennyt muutenkaan ihan putkeen. Päiväkoti Albertin muutto väliaikaisiin tiloihin Livornonkadulle, joka tästä seuraa, varmistui ilmeisesti kaupunkiympäristön toimialan toimesta vasta 20.1. Päiväkoti on ilmoittanut huoltajille tästä seuraavana päivänä, mutta muutto tosiaan tapahtuu jo kahdeksas päivä, ensi viikolla. Eli tässä on vain pari viikkoa ollut aikaa vanhemmilla tietää koko muutosta. Tässä välissä ehti väistötilojen soveltuvuuskin herättää vanhemmissa huolta, kun ei ollut varmaa, mihin ollaan menossa ja miksi? Tämä on iso päätös perheiden arjen kannalta, ja meidän pitäisi kaupungissa pystyä parempaan tiedottamiseen ja joustavampiin siirymiin, ettei ihan parin viikon varoitusajalla lähdetä jonnekin, ja sitten kaikki on vähän hämmentyneitä? .



3.2.2021

---

Kiitos.

Ledamoten Eva Biaudet

Tack, ordförande.

Jag vill först och främst tacka, helt enkelt, för att det nu har åstadkommit ett beslut som på sikt och på, helt enkelt, långvarigt nu löser daghemmet Alberts tillfälliga situation, och att man nu öppnar ett stort daghem också här i centrum.

I beredningen står det att ökningen av barn kanske inte i samma grad beräknas gälla de finlandssvenska barnen. Samtidigt så tror jag att det är viktigt att komma ihåg att de här prognoserna alltid är väldigt svåra att göra, och hittills har de ofta slagit fel. Det har ofta varit positiva nyheter, det har kommit flera barn än man har tänkt. Men då det gäller svenskspråkiga barn så är det ju faktiskt så att familjerna också flyttar där daghemmen finns, där småbarnsfostran på svenska finns, där skolor finns, och det betyder att det är väldigt viktigt att de finns tillräckligt nära familjerna, och också på de områden där, till exempel, det finns att ? skolor för familjerna.

Jag är speciellt glad över att det ser ut som om det skulle finnas ett stort gårdsutrymme, och jag hoppas att man ska beakta det att där ska finnas så mycket naturlig natur som möjligt också i framtiden. Forskningarna i Sverige speciellt visar att barnen i dagvården har möjligast mycket helt naturlig natur för att ge utrymme åt deras skaparkraft och frihet. Men det här är ett välkommet beslut och väldigt viktigt för familjerna och de svenska och tvåspråkiga familjerna i södra Helsingfors.

Tack.

Valtuutettu Mari Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

On hyvä, että lisää päiväkotitilaa saadaan käyttöön. Mutta kannan myös huolta siitä, miten investointitahti pysyy perässä ja ei tehdä liian nopeita tai varsinkaan väriä johtopäätöksiä lapsimäärien kasvuennusteista. Meillä ei ole hirveän hyvä track record vielä kaupungissa siitä, että oltaisiin osuttu oikeaan. Jos ajatellaan, että kaupunki kasvaa, niin



3.2.2021

---

siihen täytyy varautua, ja myöskin ongelmana se, että ei olla riittävän ajoissa liikkeellä investointien kanssa. Toki niin, että investointeja joudutaan priorisoimaan. Jos investointeihin varattu summa on liian alhainen, silloin tehdään helposti huonoja päätöksiä. Myöskin kun uudisrakentamista suunnitellaan, niin paljon useammin kannattaisi pohtia, voiko osan siitä, esimerkiksi kivijalan, osoittaa jo siinä vaiheessa päiväkotitiloille, ettei jouduta sellaisiin ratkaisuihin, joissa tiloja ei löydy tai pahimmillaan tiloja osoitetaan viheralueille.

Tietysti tämä ei ole missään määrin kaupungin tavoitteena, ja toivonkin, että investointibudjetti tulevaisuudessa varataan riittäväksi ja että ? voidaan tehdä suunnittelua. Lasten näkökulmasta etenkin, että pidetään huolta lapsista ja nuorista, ei pelkästään juhlapuheissa, vaan silloin kun suunnitellaan päiväkotien ja koulujen pihoja, jotta siellä on tarpeeksi tilaa leikkiä.

Apulaispormestari Pia Pakarinen

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Holopaisen track recordiin liittyen mainitsisin, että tämän valtuustokauden aikana on lisätty 4 040 varhaiskasvatuspaikkaa, ja tänä vuonna tulee vielä 700 lisää. Eli nimenomaan tarkoituksena on, että vaikka ennustetaan, että päiväkotitarpeet vähenisivät, niin meillä kuitenkin edelleen paikkoja lisätään.

Kiitoksia.

Valtuutettu Mari Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Viittasin puheenvuorossani siihen, että ei ole riittävän ajoissa varauduttu, ja nyt onkin hirveä kiire ollut tällä kaudella löytää niitä paikkoja. Kiitän myös apulaispormestari Pakarista hänen työstään tässä ja siitä, että olette käyneet myös kaupunkilaisten kanssa avointa keskustelua näistä paikoista.



3.2.2021

---

22 §

Esityslistan asia nro 7

KAUPPALANTIE 9–11 ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 12638)

Ledamoten Björn Månsson

Tack, ordförande.

Lika angeläget som det var att få det nya dagiset till Roban så är att Kristinegården kan bygga ut det här seniorhemmet. Det är ju ett faktum att det finns inte just alls seniorplatser i äldreboende i stadens regi, utan, på svenska, utan vi måste ha de privata aktörerna som kompletterar, och det här är ett ypperligt exempel på det. Tack för detta.

23 §

Esityslistan asia nro 8

MERI-RASTILAN LÄNSIOSAN ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN HYVÄKSYMINEN (NRO 12570)

Valtuutettu Ville Jalovaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Tätä Meri-Rastilan uudistamiseksi tarkoitettua uudistusta pidän periaatteessa ihan hyvänä asiana. Toki vähän mietityttää se, missä määrin koko Vuosaaren asukaslukua voidaan kasvattaa, ilman että siitä seuraa jonkinlaisia ylimääräisiä haasteita. Lähinnä kaupungin palveluiden riittävyys on ollut se asia, mikä on ollut tässä ongelma niin kauan kuin





3.2.2021

---

itse olen ollut politiikassa mukana jo kahdeksan vuotta valtuustossa Vuosaaren asiaa seuraten. Terveyspalvelut on erityinen ongelma täällä näin. 2005 suljettiin Meri-Rastilan oma terveysasema, ja Vuosaaren kapasiteetti ei tahdo oikein siihen riittää.

Toki mietityttää ylipäättänsä se, miksi me emme saa tätä terveysasematilannetta oikein kunnolla haltuun Helsingissä. Se on kyllä jatkuva murheenkryyni, että kiireettömän ajat on todella pitkiä, ja jatkuvasti tulee palautetta edelleen tästä asiasta. Sen takia mä oon, en hirveästi oo ponsia valtuustossa tehnyt. Kahdeksan vuoden aikana oon kaksi kappaletta tähän asti, ja nyt tällä kertaa ajattelin, että muiden keinojen mukana olisi tämä ponsi. Järjestelmässä on ponsi, missä... Meri-Rastilan terveyspalveluja koskeva, että sitä selvitettäisiin tämän kaavan yhteydessä. Toivoisin, että näissä kaavoissa olisi itsestään tämä kysymys: jos asukasmäärää ollaan lisäämässä, silloin tulisi miettiä myös palvelujen järjestämistä aivan automaattisesti, niin että sitä ei tarvitse erikseen ottaa.

2005 oman terveysaseman lakkauttaminen ei kyllä ollut pitkällä tähtäimellä viisas juttu, koska se nimenomaan olisi ollut tälle alueelle tärkeä. Se on hyvin toimiva asema. Matala kynnyks mennä ja sieltä sai ai-koja. Myös samalla vähän miettiä sitä, mikä lähiyksiköllä voi olla merkitys Meri-Rastilan kaltaisessa paikassa.

Kiitoksia.

Ponsi jätetty.

Valtuutettu Otto Meri (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Jäin miettimään, millä tavalla tämä ponsi liittyy päätettävissä olevaan asiaan.

Hyvä kysymys.

Valtuutettu Sami Muttilainen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.



3.2.2021

---

Otto Merellä oli oikein hyvä kysymys, mutta se ei ole mitenkään tässä salissa ennenkuulumatonta, että täällä puhutaan muista asioista. Sen sijaan Jalovaaralle vastaisin, että sä oot itse ollut hyväksymässä tämän vuoden budjettia, missä sote-menot on erittäin alibudjetoitu. Hyvä, että kannat huolta, mutta olisi myös kiva nähdä, että tekisit päätöksiä käytännön tasolla sen puolesta.

Valtuutettu Mika Ebeling (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Jollakin tavalla täytyisi noudattaa loogisuutta ja johdonmukaisuutta. Jos silloin kun hyväksyttiin pikaratikka, joka vaikuttaa maankäyttöön, läheisiä metsiä ei saanut ottaa siihen huomioon, niin jos tässä tällainen liitetään, niin ei ole kyllä ollenkaan linjassa nämä toimintamallit. En sinänsä vastusta, että tällaisista voitaisiin käsitellä, mutta kyllä sen täytyisi olla johdonmukainen linja, eikä niin että poukkoillaan kovin erilaisella toimintatavalla. Toivoisin, että puheenjohtaja ja varapuheenjohtajat toimivat samalla tavalla.

Valtuutettu Ville Jalovaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Mä kyllä ihmettelen, eikö terveyspalvelut, kaupungin palvelut kuulu teidän mielestä. Tämä nimenomaan kohdistuu Meri-Rastilaan tämä ponsi. Kyllähän siellä puhutaan koko tämän alueen kehittämisessä, niin mä en ymmärrä, miten terveyspalvelut ei siihen kuuluisi. Ymmärrän kritiikin, mitä tuossa todettiin, jossain muussa asiassa, mutta kyllähän se ponsi kohdistuu nimenomaan tämän alueen palveluihin. Kaupungin palveluihin siellä. Nyt meni kyllä vähän ohi. En ymmärrä.

Apulaispormestari Anni Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Aivan lyhyesti. Nyt käsittelyssämme oleva kaavahan on yksi tämän valtuustokauden kiinnostavimpia ja itse asiassa myös mittakaavaltaan suurimpia täydennysrakentamiskaavoja esikaupunki- ja lähiöalueella. Tässä kaavassa todellakin mahdollistetaan Meri-Rastilan täydennysrakentamista siten, että sinne tulee jopa 2 400 uutta asukasta. Toisaalta



3.2.2021

---

kannattaa tässä yhteydessä myös todeta, että tämä tulee tapahtumaan vaiheittain. Tämä ei ole kaava, joka toteutuisi aivan täsmälleen muuttaman vuoden aikana, vaan tämän kaavan mahdollisuuksia varmaan tullaan toteuttamaan vähän pala palalta vuosien varrella.

Palveluverkon tarkastelu on luonnollisesti osa jokaista, varsinkin tämän mittakaavan, kaavahanketta. Vuosaaren osalta on tehty palveluverkkotarkasteluja niin varhaiskasvatuksen kuin koulutuksen kuin terveystalveluiden ja vanhustalveluiden osalta. Kaavaratkaisussa kuitenkin nojaututaan niihin linjauksiin, joita on tehty terveysasemaverkon kokonaisuudesta ja olemuksesta. Tässä kaavoittaja on sosiaali- ja terveystoimialankin viitoittamalla tiellä päätenyt ratkaisuun, että Meri-Rastilan kasvavakin asukasmäärä nojaa nimenomaan Vuosaaren terveysasemaan.

Samalla kuitenkin, tämän kaava-alueen ulkopuolella siis, on käynnissä terveysasemaan ja sen läheisyyteen liittyvä suunnitteluhanke, jossa seniorikeskusta ja siihen liittyvää palveluasumista. Siitä on itse asiassa käynnissä arkkitehtuurikilpailu, ja suunnittelu siitä sitten etenee. Eli niin vanhusten palveluita kuin perhepalveluita kehitetään Vuosaaressa, mutta pääosin Vuosaaren keskustassa sinne niitä keskittäen, siten kun on sosiaali- ja terveysasioiden palveluverkosta linjattu. Mutta niin kuitenkin että kaikki varmasti tulevat saamaan hyvät palvelut ja etäisyyskään ei tässä ole iso.

Tämä kaavahanke, tätä on työstetty pitkään. Tässä on ollut vahva intensiivinen dialogi asukkaiden kanssa. Tässä on ollut asioita, jotka ovat olleet vaikeampia. Kaava on muuttunut sen eri vaiheissa aika paljon myös asukkailta saadun palautteen perusteella. Kritiikkiä varmasti on vieläkin, mutta toisaalta uskon, että monet ovat tyytyväisempiä kuin alussa. Tähän kokonaisuuteen tietenkin liittyy myös se, mitä päätimme lautakunnassa viime vuonna, että Meri-Rastilan länsirannan osalta rakentamishankkeita ei edistetä. Eli Meri-Rastilan täydennysrakentaminen kohdistuu olemassa olevaan rakenteeseen.

Mutta erittäin tärkeä kaava, sen iso uusi asukasmäärä, yksi esimerkkihankkeista siitä, kuinka tiiviissä vuorovaikutuksessa asukkaiden kanssa vanhan esikaupunkialueen täydennysrakentamista tehdään.

Kiitos.



3.2.2021

---

Valtuutettu Reetta Vanhanen

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoisa valtuusto.

Tämä päätös on osa Meri-Rastilan uudistumista. Meri-Rastilan länsiosaan on suunniteltu paljon uusia koteja, liiketiloja ja palveluita. Uudet kodit tulevat metron läheisyyteen. Uusia asukkaita tulee yli 2 000. Tähän kaupunki uudistukseen on osallistettu laajasti asukkaita. Tiivistäminen taidolla. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella saadaan uutta, monipuolista asumista.

Viime syksynä kaupunki ympäristölautakunnassa, mihin apulaispormestari Sinnemäki viittaa, tehtiin tärkeä päätös Meri-Rastilan metsän säästämistä. Arvokkaat rantametsät suojeltiin. Ne ovat arvokas lähimetsä asukkaille ja virkistysalue meille kaikille helsinkiläisille. Paikat uusille asunnoille on löydetty nykyistä kaupunkirakennetta tiivistämällä. Tämä on oikea suunta.

Tämä on ollut monien vaiheiden matka, ja jo vuonna 2013 asukkaat tekivät Meri-Rastilaan vaihtoehtoisen kaavan metsien säästämiseksi alueen osayleiskaavan yhteydessä. Me vihreät kannatimme tuolloin asukkaiden kaavaa ? .

**(Puheenjohtajan välikysymys.)**

Joo, kyllä.

Valtuutettu Petrus Pennanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Tämän kaavauudistuksen tavoitteena on tiivistää kaupunkia erittäin hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheisyydessä, ja se on aivan oikea tavoite. Meidän pitää rakentaa tiivistä ja korkeaa raideliikenteen asemien luokse, jotta voidaan kasvattaa Helsinkiä ekologisesti luontoalueet säilyttäen.

Nyt kaavoitettavalla alueella on 3 700 asukasta, ja sinne tulee 2 400 lisää eli yhteensä 6 100 asukasta. Pinta-ala on 0,36 neliökilometriä, eli asukastiheys on 16 900 asukasta neliökilometrillä eli kantakaupungin tiheästi asuttujen alueiden tasoa eli hyvä. Mä luulin aluksi, että asukastiheys olisi alhaisempi. Ajattelin täällä valittaa asiasta, mutta eipä tässä nyt ole suurta valituksen aihetta.



3.2.2021

---

Meidän on kuitenkin pyrittävä vielä suurempaan asukastiheyteen Meri-Rastilan kantaisissa kohteissa. Helsingin on syytä varautua 2,5 miljoonaan asukkaaseen vuonna 2090, mikä tarkoittaa 11 700 asukkaan keskimääräistä tiheyttä per neliökilometri. Koska haluamme säilyttää laajat luontoalueet, tarkoittaa se, että raideliikenteen asemien läheisyydessä on asukastiheyden oltava reilusti yli 20 000 ihmistä neliökilometrillä.

Meri-Rastilan kaltaisiin metroinjakeskuksiin voitaisiinkin Kalasatamasta mallia ottaen rakentaa 30-kerroksisia taloja aseman päälle ja viereen. Niiden jälkeen olisi noin 20-kerroksisten talojen alue ja reunoilla 10-kerroksisia taloja. Näin Meri-Rastilaan saataisiin kolme kertaa enemmän asukkaita kuin nyt, ja luontoalueiden pienentämiseen olisi jatkossa vähemmän painetta.

Kalasatamasta poiketen korkeat talot kannattaa kuitenkin toteuttaa niin sanottuina viherpilvenpiirtäjinä, joiden seinillä ja katoilla on kasvillisuutta, joka voi kelvata myös asukkaiden ruuaksi. Tämä parantaa asukkaiden terveyttä ja luonnon monimuotoisuutta.

Kiitos.

Ledamoten Thomas Wallgren

Ursäkta, bästa ordförande.

Jag hade på mute. Jag ville stöda Jalovaaras kläm. Det var mitt ärende.

Tack så mycket.

Valtuutettu Atte Kaleva

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Apulaispormestari aika hyvin toi esille sitä, millä tavalla lautakunnassa tätä käsiteltiin. Valtuutettu Vanhanen toi myös hyvin esille tämän, että me pystyttiin säästämään metsää Meri-Rastilassa, ja se oli kauhean hieno juttu, että näin pystyttiin lautakunnassa tekemään. Tämä on kyllä hirtittävän kiva, että saattoi olla mukana sitä tekemässä.



3.2.2021

---

Mutta mä käytän tätä tilaisuutta hyväkseni kiittäkseni valtuutettu Jalovaaraa siitä uupumattomasta työstä, mitä hän on aikaisemmin näissä kokouksissa tehnyt. Aina kun meidän muiden valtuutettujen joku ponsi tai aloite ei ole ehkä ihan suoraan kohdistunut päätettävissä olevaan asiaan, valtuutettu Jalovaara on ihan voimia säästämättä muistanut siitä mainita ja kouluttaa ja kasvattaa meitä parempaan päätöksentekokulttuuriin. Tämä on kyllä ollut kauhean hienoa työtä, että tätä on tehty.

Se, että kukaan ei ole profeetta omalla maallaan ? .

Puheenjohtajana totean, että olen ilmoittanut, että otan tämän ponsiesityksen äänestykseen. Totean samaan tai itse asiassa seuraavaan hengenvetoon, että jos täällä puheenvuorot liittyisivät pääosin ja vain ja ainoastaan käsiteltävään asiaan, niin täällä olisi aika lyhyitä kokouksia. Mutta se on kokonaan toinen tarina. Följande ledamoten Månsson.

Ledamoten Björn Månsson

Tack, ordförande. Kiitos.

Itse asiassa valtuuston puheenjohtaja ehti jo chatiin laittaa sen, mitä mun piti sanoa. Eli että kyllä me olemme kaavojen yhteydessä, silloin kun rakennetaan paljon uusia asuntoja suurelle määrälle ihmisiä, voineet myöskin kiinnittää palveluihin huomiota. Jalovaarahan ei vaadi tässä omaa terveysasemaa Meri-Rastilaan, vaan nimenomaan terveyspalvelujen turvaamista. Puheenjohtaja, myöskin istuva puheenjohtaja teki mielestäni oikean ratkaisun.

Valtuutettu Otto Meri

Kiitos, puheenjohtaja.

Tässä on kehuttu tätä kaavaa, ja kaava onkin hyvä. Meillä on valtavasti muutakin tiivistämispotentiaalia tolla alueella, jos otetaan huomioon, että siinä on Rastilan leirintäalue, Herttoniemen siirtolapuutarha, Marjanien siirtolapuutarha. Onneksi Helsingissä on hyvää kaavoitettavaa aluetta jopa vielä parempien kulkuyhteyksien päässä kuin Meri-Rastila. Tämä ei missään määrin tietenkään poissulje sitä ja Meri-Rastilan uuden kaavan arvoa.

Siinä oon Valtuutettu Muttilaisen kanssa samaa mieltä, että varmasti parempi paikka vaikuttaa Meri-Rastilan tuleviin terveyspalveluihin on



3.2.2021

---

joku muu kuin tämän kaavan yhteydessä tehtävä toivomusponsi. Mutta myöskään se ei siis ilmeisesti tarkoita sitä, etteikö se paikka voisi olla myös tämän kaavan hyväksymisen yhteydessä tehtävällä toivomusponnella edistää Meri-Rastilan tulevia sote-palveluita. Toivottavasti tämä toivomusponsi menestyy ja jatkossa terveyspalvelut on hyvät, mutta varmasti on muitakin tehokkaampiakin keinoja siihen.

Valtuutettu Mika Ebeling

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät kaupunginvaltuutetut.

Valtuutettu Jalovaara ymmärsi ehkä osittain väärin puheenvuoroni. Kriittikini koski puheenjohtajiston epäjohtonmukaista toimintaa. Kun Länsi-Helsingin raitiovaunulinjasta keskusteltiin, saimme paljon palautetta ihmisiltä, miten tämä vaikuttaa lähimetsiin, lähipuistoihin. Kun ihmisetkin ymmärsivät, kuinka tämä liittyy lähialueisiin, oli luonnollista, että täällä halusi tehdä ponnin tähän liittyen. Mutta siinä tilanteessa valtuuston puheenjohtajana toiminut puheenjohtaja Kivekäs protestoinnistani huolimatta totesi, että hän ei hyväksi sitä. Mielestäni hän teki väärin, ei nykyinen puheenjohtaja. Tämä epäjohtonmukaisuus, tietenkin jokainen meistä kokee, että ei halua joutua epäreilusti kohdelluksi, mutta koska tämä on sillä tavalla selkeä, niin haluan tuoda tämän nyt ilmi. Minusta on ihan oikein, että valtuutettu Jalovaaran ponsi tulee käsitteilyyn.

Kiitos.

Valtuutettu Ville Jalovaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Mä ajattelin, että tässä Kaleva haluaa kiittää mua väsymättömästä työstä Vuosaaren terveystalveluiden eteen, sillä oon todellakin kaikin mahdollisin keinoin – yhteydenotoilla sote-virastoon, aloitteilla, eri mielipidekirjoituksilla ja muilla – koittanut pitää asiaa esillä. Hän ei halunnut minua tästä kiittää, mutta halusi vähän näpäyttää, mutta sekin viesti tuli perille.

Sitä haluaisin vain muistuttaa, kun Sinnemäki totesi, että nämä on järjestetty Vuosaaren asemalla nämä palvelut. Tällä hetkellä siellä on kii-reettömän hoitopääsyn aika 42 päivää, kun kaupungin keskimäärin on 28. Ei se tällä hetkellä ihan kovin hyvin toimi siellä. Varmaan siinä



3.2.2021

---

on budjettiasioita mutta myöskin muita asioita. Tilannehan on jatkunut tällöisenä jo varmaan 10–15 vuotta. Tämä nyt ei ole ihan yhden vuoden budjetista kiinni. Mulla ei todellakaan oo vaatimusta välttämättä aseman uudelleen avaamisesta, vaan että tosiaan terveyslautakunta asiaa ponna kautta käsittelee. Samaan aikaan mulla on ihan täysi käsitys siitä, että tämä ei välttämättä asiaa ratkaise, mutta tärkeätä on, että siellä asiaa pikkaisen pohtivat.

Kiitos.

Valtuutettu Tuula Haatainen

Arvoisa puheenjohtaja.

Ihan lyhyesti totean vain, kun Meri-Rastilaa näin paljon nyt rakennetaan. Sanon myös tästä kaavasta myös, että se on hyvä, että se on nyt tällaiseen asentoon tullut, että siellä on luontoa ja metsää säilytetty. Siellä on aika upeat ulkoilu-, lenkkeilymaastot. Mutta kannatan myös kaupungin rakentamista niin, että tiiviisti metron yhteyteen rakennetaan ja uskalletaan rakentaa kaupunkia näin.

Jalovaaran ponteen. Kyllä tämä alue, Vuosaari, on ollut pitkään ongelmakohta terveystalveluiden saatavuudessa. Siinä mielessä Jalovaaran ponsi on tähän tilanteeseen osuva. Sinne tulee lisää asutusta, ja se tulee painetta tietysti tekemään Vuosaaren terveystalvelualueelle. Eli on hyvä muistuttaa siitä, että tämä alue jos mikä on Helsingissä pitkään ollut alue, jonka terveystalveluita pitää pystyä kohentamaan.

Kiitos.

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Olen samaa mieltä kuin valtuutettu Haatainen, että kyllä Jalovaaran ponsi on ihan paikallaan. Koska me kaavoitamme koko ajan lisää asuntoja, ja päiväkoteja tulee kyllä yksi tai kaksi. Sitten tulee alakoulu, ja lopulta tehdään lukiokin. Mutta siis terveystalvelualueita ei kyllä kaavoiteta juuri mihinkään. Ainakin tässä täytyy ottaa huomioon se, että Vuosaaren asukasluku lisääntyy, ja jos ei se ole toiminut tähän saakka, niin nyt pitää ottaa huomioon se, että lisää asukkaita muuttaa saarelle. On se hyvä ponsi.





3.2.2021

---

Valtuutettu Jussi Chydenius

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Oon itse asunut Vuosaassa ihan kävelyetäisyydellä kaava-alueesta 12 vuotta, ja siksi sekä alue että kaava on hyvin tuttu. Mä haluan kiittää kaikkia valmistelijoita ja kaupunginhallitusta ja lautakuntaa kaavasta, joka on nyt vuosien työn jälkeen päätettävänä sellaisessa muodossa, joka on hyväksyttävissä. Kiitos.

Vuosaaren on rakennettu viime vuosina paljon ja tullaan rakentamaan yhä, ja mä oon itsekin huolissani Vuosaaren palvelutasosta. Muistaakseni kahdeksan vuotta sitten käytiin valtuutettu Jalovaaran kanssa siellä terveysasemalla puhumassa heidän kanssaan, voisiko asialle tehdä jotain, ja tilanne ei ole valitettavasti hirveästi parantunut tämän kahdeksan vuoden aikana. Kannatan lämpimästi valtuutettu Jalovaaran pontta.

Valtuutettu Paavo Arhinmäki

Arvoisa toveri puheenjohtaja.

Helsingissä on dilemma, jossa toisaalta yhtä aikaa tarvitaan lisää asuntorakentamista. Tarvitsemme lisää asuntoja, jotta saadaan, jos ei hintoja ja vuokria laskettua, ainakin kohtuuton nousu pysäytettyä. Samaan aikaan meidän pitää suojella lähimetsiä, lähikallioita, luontokohteita. Tämä tulee olemaan meille suuri haaste tämä tiivistäminen, miten me löydetään tasapaino.

Meri-Rastilan kaavan osalta on musta hyvin nyt löydetty se aika monen vuoden työn jälkeen. Tästä on käyty väantöä jo yleiskaavan kohdalla. Tästä on sen jälkeen näiden kaavasuunnitelmien kohdalla löydetty, ja nyt lopulta löydettiin ratkaisu, jossa rannan metsikkö pystyttiin säilyttämään. Mä olen hyvin iloinen siitä. Ja samaan aikaan pystyttiin nostamaan asukasmääriä. Tämä voisi toimia mun nähdäkseni myös esimerkkinä siinä, mihin pitää pyrkiä. Huolehditään meidän lähiluonnosta, ja samaan aikaan pystytään tiivistämään ja nostamaan asukasmääriä. Erityisesti kun tämä on hyvällä paikalla metroaseman luona.

Samaan aikaan musta esiin nostettu huoli palveluista on erittäin tärkeä. Samaan aikaan kun me tiivistetään, kun asukasmäärät lisääntyvät, niin



3.2.2021

---

erityisesti lähiöissä, joissa nyt jo on palveluissa vajausta, sitä tulee lisää, ellei niihin panosteta. Kuitenkin kun tässä kokouksessa on paljon muisteltu historiaa, pitää muistaa, että kun pohditaan, miksi terveysasemia on vähemmän kuin aikaisemmin, niin se on ollut poliittinen päätös. On haluttu keskittää. Silloin aikoinaan terveyslautakunnassa Vasemmistoliitto ja muistaakseni keskusta vastusti sitä lähtökohtaa, että suuresti keskitetään terveysasemia. Kyllä terveysasema on aika tärkeä palvelu monessa lähiössä.

Arvoisa puheenjohtaja.

Lopuksi totean, että samalla tavalla kuin Atte, valtuutettu Kaleva kiitti Jalovaaraa siitä väsymättömästä työstä, millä hän on kokous toisensa jälkeen muistanut kritisoida muiden valtuutettujen tekemiä ponsiesityksiä. Itse haluan tästä väsymättömästä työstä kiittää valtuutettu Mereä, joka halusi rakentaa Herttoniemen siirtolapuutarhan päälle, siitä huolimatta että se on asemakaavalla suojeltu rakennuksien pihojen ja puutarhapalstojen arvokkaiden ominaispiirteiden osalta ja pidetty kulttuurihistoriallisesti arvokkaana kokonaisuutena. Meri jaksaa vuosi toisensa jälkeen käydä kamppailua sen puolesta, että Helsingin kulttuurihistoriallisia arvoja tuhotaan. Mutta onneksi on meitä konservatiivejakin valtuustossa, jotka haluaa puolustaa myös helsinkiläistä ja suomalaista kulttuuria ja kulttuurimaisemaa.

Apulaispormestari Sanna Vesikansa

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoisat valtuutetut.

Tässä on käyty hyvää keskustelua siitä, miten kaavan yhteydessä meidän pitäisi pitää huolta myös palveluista. Apulaispormestari Sinnemäki hyvin kuvasi sitä, miten esimerkiksi sosiaali- ja terveystoimi on osallistunut tietenkin tähän kaavaan sen valmistelun aikana. Erityisen tärkeätä tietysti tämä palveluverkko on isoilla uusilla alueilla, mutta kyllä täydennysrakennusalueilla myös.

Haluaisin tuoda keskusteluun sen näkökulman, että Vuosaarella on, totta, kuten monessa puheenvuorossa on sanottu, ollut suuria haasteita terveysaseman toiminnassa. Ne ovat jatkuneet pitkään. Niille on itse asiassa tehty erittäin monia toimenpiteitä. Sinne on panostettu myös ihan ekstrasursseja jo siitä alkaen, kun terveys- ja hyvinvointikeskus oli ensimmäisenä monissa erilaisissa kaupungin kokeiluissa mukana ja jo sitäkin aikaisemmin. Nyt viimeisenä tätä pääosin siis vaikeaa rekrytointikierrettä – osin myös johtamiseen ja muuhun työhyvinvointiin liitty-



3.2.2021

---

vää kierrettä – pyritään korjaamaan sillä, että sinne ostopalveluna hankitaan lääkäriyöpari tai itse asiassa kaksi lääkäriyöparia, jotka ovat pitkäaikainen osa terveysaseman henkilöstöä. Sillä pyritään paikkaamaan sitä selkeää vajetta, jota siellä on ollut. On siis tehty paljon toimenpiteitä, jotta sinne saataisiin pysyvää, omaa henkilökuntaa, mutta valitettavasti aina tässä ei ole saatu huonoa kierrettä korjaantumaan. Tietenkin paljon on ollut myöskin kyse siitä, että meidän terveysasemat ovat nyt koronan aikana venyneet monesta syystä. Sieltä on henkilöstöä jouduttu käyttämään myös koronan hoitoon.

Mutta toimenpiteitä todella on käynnissä. Ehkä sen takia itse ajattelen, että tässä ei ole nyt kyse... Kun puhutaan nimenomaan palveluiden riittävydestä, kyse on ennen kaikkea johtamisen ja monien muiden satsauksien, sisällöllisten satsausten ja toiminnan kehittämisen vaatimuksesta, joita meidän ehdottomasti täytyy tehdä. Mutta ei niinkään siitä, että esimerkiksi sinne tarvittaisiin lisää tilaa. Siellähän on laajimmat aukioloajat olleet jo hyvin pitkään. Ensimmäisenä kaupungissa sinne tuli laajat aukioloajat. Eli kyllä kaupunkilaisille on pyritty palveluja tarjoamaan, vaikkakin todella niitä on keskitetty Vuosaaren keskusta.

Palveluverkkoon vielä. Sehän etenee kaupungin toimitilastrategian päätösten mukaisesti. Kaikilla toimialoilla tehdään nyt palveluverkkosuunnitelmaa. Sen yhteydessä nimenomaan katsomme palveluiden saavutettavuutta ja pyrimme tekemään paljon. Niin kuin valtuustossa moneen kertaan on keskusteltu, keskeinen ongelma on ollut se, että meillä on ollut tyhjiä vakansseja, ja meillä ei valitettavasti sen takia palvelutaso ole pysynyt siinä. Siihen täytyy löytää tietenkin paljon toimenpiteitä, että saamme jatkossakin ammattitaitoista henkilökuntaa pitkään ja sitoutuneesti Helsingille töihin.

Kiitos.

Valtuutettu Sami Muttilainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Tämähän lähtee ihan lapasesta. Täällä puhutaan koko ilta Itä-Helsingistä ja Vuosaaresta. Skarpatkaa vähän!

Ei voi kyllä tosiaan koskaan tuoda liikaa lähipalveluita tässäkin salissa keskusteluun. Sikäli kyllä olen samaa mieltä kuin Jalovaara. Mutta aikaisemmin perustelin jo, että on ehkä tosiaan tiettyjä muita kanavia



3.2.2021

---

missä tai hetkiä, milloin kannattaisi vaikuttaa asioihin, niin niillä palveluilla olisi toivoa säilyä.

Sen verran halusin kommentoida Rastilan leirintäalueeseen, että on hyvä, että se on ainakin toistaiseksi siellä, ja pitää olla jatkossakin. Toki meillä on varmaan valtuutettu Meren kanssa jonkunlaisia näkemyseroja siitä, miten tiettyjen asioiden arvo mitataan. Mitataanko se rahassa vai jossain ehkä rahaakin tärkeämmässä ja arvokkaammassa muodossa.

Ylipäätään on tosiaan hyvä tämä Rastilan skutsi, että sitä ei nyt rakenneta rikkaille, vaan sekin on avoinna kaikille kaupunkilaisille. Vasemmisto piti koko ajan tätä linjaa sen puolesta, että metsä siellä säästetään, ja hyvä, että muissakin ryhmissä oli sitten halua tulla järkiin. Koska kyllähän tonne alueelle tosiaan nousee taloa jos jonkinlaista, ja ei nyt varmaan ihan ainakaan meikäläisen, miten voisi sanoa, tuloilla välttämättä olla sinne merenrantaan menossa. Mutta toki olen sen verran ehkä suvaitsevainen, ja minun maailmani mahtuu ja Helsinkiin ihan kaiken tuloiset ja erilaiset ihmiset.

Kiitos.

Valtuutettu Eveliina Heinäluoma

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Käsittelyssä oleva kaava on tärkeä, ja kannatan lämpimästi sitä. Mutta olen samaa mieltä ja lähden omassa ajattelussani samanlaisesta ajattelutavasta kuin valtuuston varapuheenjohtaja Arhinmäki. Se liittyy luonnon ja ympäristön vaalimiseen sekä asuntorakentamisen väliseen suhteeseen. Kyllähän meillä tulee jatkuvasti ristiriitoja ja jatkossa varmasti yhä enenevässä määrin. Itse lähden siitä, että me pystymme molemmat ratkomaan. Pystymme rakentamaan riittävästi asuntoja ja vaalimaan kaupunkilaisille, helsinkiläisille tärkeää lähiluontoa ja lähimetsää.

Meri-Rastilan alueella kiteytyy tämä asia. On syytä huomioida, että kun aikaisemmalla kaudella Rastilanrannan rakentaminen käsiteltiin, niin silloin oli hyvin erilainen tieto laajemmasta Vuosaaren rakentamisesta. Vaikka en itse ollut silloin vielä valtuutettu, niin ymmärrän, että silloin on lähde arvioinnissa erilaisesta lähtökohdasta. Mutta nyt on tärkeää, että päättäjät on tunnistanee Rastilanrannan tärkeyden ja siinä on päädytty säilyttämään asukkaille tärkeää metsää.



3.2.2021

---

Kannatan lämpimästi valtuutettu Jalovaaran pontta. Se itse asiassa lähtee mielestäni myös tästä uudesta tilanteesta, joka on seurausta Rastilanrannan säilyttämisestä. Kun Rastilanranta säilyy ja siitä poistuu aikaisemmat suunnitelmat rakentamista, niin kyllähän se muuttaa koko Meri-Rastilan asunto- ja palvelurakennetta. Sen takia mielestäni valtuutettu Jalovaaran ponsi on ihan, tai on erittäinkin ajankohtainen ja tarpeellinen, koska on tarpeen, että lähipalveluita alueella arvioidaan myös siitä näkökulmasta, että rakentamis- ja asuntopohja tulee muuttamaan ihan viimeaikaisten päätösten johdosta. Olen samaa mieltä Jalovaaran kanssa myös siitä, että kyllä meidän täytyy tässä kasvavassa kaupungissa kiinnittää erityistä huomiota ja enenevää huomiota lähipalveluiden, erityisesti terveysasemapalveluiden, varmistamiseen.

Valtuutettu Seija Muurinen

Arvoisa puheenjohtaja.

Apulaispormestari toi jo varmasti tärkeimmät näkökohdat sosiaali- ja terveystoimen näkökulmasta. Vuosaaressa on ollut tosiaankin ongelmia aika pitkäänkin, ja niitä on yritetty monella tavalla kohentaa. Toisaalta Vuosaaren on myös panostettu.

Valtuutettu Mari Rantanen

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Sinänsä ymmärrän erinomaisesti Jalovaaran pontta. Se on luonnollisesti tärkeätä, että palveluja on siellä, missä on ihmisiä. Mutta tässä juuri tullaan vähän tähän kysymykseen, mikä ponnien tarkoitus on. Samaa aikaan kun kaupunkia aika monet puolueet haluaa kasvattaa varsinaisella kasvukiimalla, lisää asukkaita, mutta me yhtä aikaa tiedetään, että palveluihin ei oo vuosikausiin laitettu rahaa, kun siellä on tuottavuustavoitteet, niin sehän ei voi mitenkään riittää se raha palveluihin.

Mitä tulee Vuosaaren terveysasemaan ja sen kantokykyyn, niin nähdäkseni se on ollut pitkään jo aika huonolla tolalla. Asuin itse Vuosaaressa opiskeluaikoina vuonna 2000–2003, ja siellä asui silloin huomattavasti vähemmän. Silloin palvelut toimi erinomaisesti Vuosaaren terveysasemalla, mutta se on ollut vuosia huono se tilanne. Nyt kun me lisää vaan laitetaan sinne asuntoja, asukkaita, niin mä en oikein tiedä, voiko tällaisella ponnella tätä varsinaisesti ratkaista.



3.2.2021

---

Yksi kysymys on se, että juuri niin kuin apulaispormestari Vesikansa sanoi, että meidän terveysasemat ei välttämättä kaikilta osin oo enää kovin houkuttelevia työpaikkoja. Varmaan aika monet meistä on luke-  
nut hesarista erinomaisen kirjoituksen, lääkärin kirjoituksen siitä, että työtä ei pysty tekemään kunnolla, ja he pitivät erittäin huonona ajatuk-  
sia muutamaaun terveys- ja hyvinvointikeskukseen keskittävästä politi-  
kasta, joka meillä on valittu. Ehkä ei kannattaisi välttämättä aina kiivetä  
perä edellä puuhun, vaan pohtia, mihin kaupungin rahkeet riittää tässä  
rakentamiskiiressä ja lähinnä siinä, että pyrimme lisäämään väestöä  
sen sijaan että pyrimme lisäämään väestöä, jotka tuo myös tullessansa  
veronmaksukykyä ja täten on myöskin rahoitus pohja palveluille.

Kiitos.

Valtuutettu Ilkka Taipale

Arvoisa puheenjohtaja.

Meri-Rastilan tiivistyminen varmaan on kohtuullisen hyvä asia, mutta yleisesti tiivistämisen vastapainona voisi olla tämä, että Helsinki, Van-  
taa ja Espoo lähtisi laajempaan yhteistoimintaan. Ei Helsinki tarvitse  
jok'ikiseen paikkaan tornitaloja ja äärimmäistä tiivistystä. Porukkaa  
mahtuu seudulle huomattavasti ilman tätä. Tämä on ensimmäinen asia.

Toinen asia tässä Vuosaari-hommassa on. Ei 20 vuoden ajan, vaan 40  
vuoden ajan vähintään joka viides tai kymmenes vuosi on sekä HUSis-  
ta niin kokoomuslaisten kuin demareiden toimesta ainakin esitetty, että  
Helsinkiin tehdään yliopistollinen terveyskeskus yhteistoiminnassa  
HYKSin tai HUSin kanssa. Tämä on nyt HUSissa laitettu taas aloitteek-  
si. Meillä on yleislääketieteen laitos HUSilla. Jos tällainen tehtäisiin Itä-  
Helsinkiin, lääkäripula ja henkilökuntapula poistuisi, ei nyt välittömästi,  
mutta melko varmasti. Terveyskeskusten arvostus nousisi voimakkaas-  
ti, ja toinen tietysti linja on se, että jos saadaan koko maahan tuhat uut-  
ta terveyskeskuslääkärinä, sekin auttaa jossain määrin. Mutta kyllä sai-  
raaloiden ja terveyskeskusten yhteistoimintaa pitää tehdä ja yliopistolli-  
sella pohjalla. Mutta ei mene kaaliin, ja luultavasti puhun tämän, sikäli  
kun pääsen valtuustoon, vielä neljän ja kahdeksan vuoden kuluttua  
saman puheenvuoron, sitten kun joku valittaa, että terveysasemat ei  
toimi.



3.2.2021

---

Valtuutettu Mari Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Meri-Rastilassa on poikkeuksellisen hieno rantametsä, ja tässä parasta on se, että rantametsä säilyy. Jokainen kaupunginosa on meillä Helsingissä erilainen ja omaleimainen, ja myöskin palautteessa kiitellään sitä kylämäisyyttä, mitä tännekin kaupunginosaan monen mielestä on syntynyt. Tietysti täällä on poikkeuksellisen hyvät mahdollisuudet retkeillä aivan vieressä. Meillä on tosi harvoja helsinkiläisiä alueita, joilla olisi tiivistämisen vastapainoksi näin metsä. Ainahan olisi parasta ja on parasta, että me osoitetaan rakentaminen jo asfaltoidulle alueelle, eikä metsiin. ? sitten niitä lähimetsiä, joita esimerkiksi on monilla alueilla vain lähinnä pienehköjä metsiä. Ja sitten tietysti sitä suuremmalla syyllä ei myöskään tällaisille upeille retkeilykohteille, joka Meri-Rastilasta varmasti voi muodostua.

Se tietysti nähdään vasta kun alue on valmistunut, kuinka onnistunut ? alueesta. Tässä varmasti arkkitehtuuri ja laatu aika paljon ratkaisee, että onko kyseessä semmoinen alue, joka on kestävästi hyvä paikka ihmisille elää ja olla. Siitä varmasti olisi hyvä puhua vielä enemmän, miten me luodaan hyvää asuinympäristöä ihmisille, eikä pelkästään määristä, koska siitä on myös Helsingin tulevaisuus ja kiinnostavuus hyvin pitkälti kiinni.

Valtuutettu Otto Meri

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Jalovaaran pontta täytyy kyllä kehua siinä, että Helsingin kaupungin hallintosäännön 30 luvun 14 pykälän mukaan ponsi ei saa olla ristiriidassa valtuuston päätöksen kanssa eikä muuttaa sitä, niin sitä se ei tee, kun se ei millään tavalla liity tähän päätökseen. Siinä määrin se täyttää erinomaisesti hallintosäännön kriteerit. Oon itse miettinyt, pitäisikö tehdä ponsi siitä, kun nyt asuminen Vuosaarella lisääntyy ja tulee lisää asukkaita, että voitaisiin turvata, että Vuosaaren golfkentällä on jatkossakin riittävästi vapaita lähtöaikoja vieraspelaajille. Se on aito huoli, kun alue kasvaa. Mutta voi olla, että nyt jätän toivomusponnen tekemättä, vaikka se liittyy aika läheisesti Meri-Rastilan kaavaan.



3.2.2021

---

Valtuutettu Ville Jalovaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Mä oon iloinen, että tämän ponnen kautta heräsi keskustelu Vuosaaren terveystalvveluista, ja se, että nyt tuli valtuuston ja ehkä sote-virastonkin korviin taas. Tätä Meren kommenttia, vähättelevää kommenttia ihmetelen. Tuntuu, että ette tiedä arkea lähioissä, jos teillä on varaa heitellä tämmöisiä vitsejä. Muistan hyvin, kun käytiin Chydeniuksen kanssa siellä kahdeksan vuotta sitten tutustumassa, ja olen käynyt sen jälkeen useita kertoja. Teen paljon työtä tämän asian eteen, muutakin kun tämän ponnen. Kyllä oon iloinen vaan, että oli tänään valtuustossa esillä tämä asia. Musta pitää pohtia, minkälainen terveystalvvelu toimii ja minkälaiseen terveystalvveluun haluaa ihmiset tulla töihin. Se on se laajempi kysymys, mikä on tässä taustalla.

Kiitoksia.

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Terveystalvvelu palvelut ovat kärsineet tässä maassa jo viisi vuotta, kun Sipilän hallitus aloitti tämän maakuntamallin kehittämisen, ja nyt Marinin hallitus on ottanut sen huomaansa. Nyt vain odotetaan, että tapahtuu jotain ihmeellistä, joka avaa terveystalvvelu keskuksia. Sitä ei oo tapahtunut, ja on hyvä, että Helsingin kaupunginvaltuusto edes ottaa tähän asiaan kantaa.

Valtuutettu Mari Holopainen

Kiitos.

Olisin vielä kommentoinut pontta siitä näkökulmasta, että jos nyt suunnitelmat etenee, niin silloinhan terveystalvvelu iden määrittämisessä meillä on huomattavasti vähemmän mahdollisuuksia. Ehkä isompi kysymys on sote-uudistuksessa ja sen ? .





3.2.2021

---

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO  
HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty:  
Protokollet justerat och godkänt:

Lauri Menna  
johtava asiantuntija  
ledande sakkunnig