

MERI-HELSINGIN SANOMAT

LAUTTASAARI * KASKISAARI * LEHTISAARI * KUUSISAARI * MUNKKINIEMI * MEILAHTI * TÖÖLÖ * RUOHOLAHTI * JÄTKÄSAARI * HIETALAHTI * EIRA * ULLANLINNA * KAIVOPUISTO
KATAJANOKKA * KRUNUNHAKA * KALASATAMA * KULOSAARI * HERTTONIEMI * TAMMISALO * LAAJASALO * JOLLAS * MARJANIEMI * VARTIOKYLÄ * VUOSAARI * KARHUSAARIVesibussiliikenne vilkastuu
vihdoin Länsi-Helsingissä

Uudet vesibussireitit kulkevat tänä kesänä myös Lauttasaareen ja Ruoholahteen.

LAUTTALIIKENNE palasi 91 vuoden tauon jälkeen Lauttasaareen, kun FRS Finland liitti saaren osaksi Läntistä saaristoreittiään.

Mahdollisuus avautui, kun Helsingin kaupunki varusti laiturin HSK:n satamaan Vattunokalle. Ensimmäinen vesibussi Suomenlinnaa ja Kauppatoria kohti starttasi Lauttasaaresta perjantaina 5.6. kello 10.

Vesibussipysäkki tukeutuu ST1-veneasemaan, jonka betonikylkeä kaupunki kohensi 10 000 eurolla. Pysäkki rahoitettiin OmaStadi-hankkeesta, jossa kaupunkilaiset äänestivät karkisijoille toiveen vesibussiliikenteen kehittämisestä.

Reitin starttiasema on Espoon Nokkalassa, josta vesibussi ajaa Haukilahden kautta Lauttasaareen. Saarelta matka taittuu Suomenlinnaan ja siitä Kauppatorille alle tunnissa.

Vesibussi ajaa Vasikkasaaren ja Meritullintorin kautta aina Kalasatamaan asti, joka on itäinen päätepiste ennen paluuta länteen samaa reittiä pitkin.

Alku- ja loppukesällä reitillä liikennöi 15 metriä pitkä, 128 matkustajapaikan M/S Kajava, ja keskipäivällä metriä lyhyempi M/S Söderskär. Söderskärillä on 98 matkustajapaikkaa. Miehistöön kuuluvat kippari ja kansimies. Edestakainen matka Suomenlinnaan maksaa 16 euroa. Alle 7-vuotiaat lapset kulkevat ilmaiseksi vanhemman seurassa, 7–17-vuotiaat 50 prosentin alennuksella. Lippu sallii Lauttasaareen paluun sijasta myös jatkon Kauppatorille. Matka Suomenlinnaan kestää puoli tuntia, jatko Suomenlinnasta Kauppatorille 20 minuuttia.

26 euron päivälipulla reittiä voi hyödyntää koko päivän ajan. Jos aluksessa on tilaa, polkupyörän saa mukaansa viiden eurolla.



Läntinen saaristoreitti pysähtyy Vattunokalla, ST1-veneaseman kyljessä.

Keskikesällä vesibussi liikennöi tiistaista sunnuntaihin. Alku- ja loppukesällä ajetaan viikonloppuisin perjantaista sunnuntaihin.

Aluksilla on kahvila anniskelu-oikeuksin. Tarjolla on juomia sekä pientä purtavaa.

"Linjalla ajetaan
kahdella aluksella"

Vesibussi Lauttasaaren selällä – näky yleistyy.

FRS Finland yllätti toukokuussa kertomalla, että yhtiö perustaa myös Ruoholahden reitin, joka kulkee Suomenlinnan Tykistönlahden kautta Kauppatorille. Reittiä ajetaan elokuun puoliväliin asti joka päivä.

Meno-paluulippu Ruoholahdesta Suomenlinnaan maksaa 16 euroa, lapsilta kahdeksan euroa.

Laituri sijaitsee ravintola Faron vieressä Ruoholahden kanavassa.

Tarjolla on myös muun muassa Itäinen saaristoreitti, joka liikennöi Meritullintorilta Vuosaareen.

Vesibussiretkille mukaansa voi ottaa myös lemmikin.

Helsingin kaupunki julkaisee merellisen toimenpideohjelmansa alkukesällä. Sen on tarkoitus olla vastaus kaupunkistrategian merellisiin lupauksiin. Vesibussiliikenteen edistäminen on yksi painopiste.

Lisätiedot reiteistä ja ennakkoliput:
frs-finland.fi

LÄNTINEN SAARISTOREITTI
5.–21.6. pe–su, 23.6.–9.8. ti–su
14.8.–6.9. pe–su**Itään**

Lähtöasema Nokkala: 9.00/15.20

Lauttasaari 10.00/16.20

Suomenlinna 10.30/16.50

Kauppatori 10.50/17.10

Vasikkasaari 11.15/17.35

Meritullintori 11.40/17.55

Kalasatama 11.55/18.10

Länteen

Kalasatama 12.20/18.20

Meritullintori 12.35/18.35

Vasikkasaari 12.55/–

Kauppatori 13.20/18.55

Suomenlinna 13.40/19.15

Lauttasaari 14.10/19.45

Pääteasema Nokkala: 15.10/20.45

RUOHOLAHDEN REITTI

15.6.–15.8. joka päivä.

Itään

Ruoholahti 9.30

Suomenlinna 10.15

Kauppatori 10.45

Kauppatori-Kauppatori

Kauppatori 14.45/16.45

Ruoholahti 15.30

Suomenlinna 16.15

Suomenlinna-Ruoholahti

Suomenlinna 18.50

Ruoholahti 19.35

Koivusaaresta
merikeskusPÄÄKIRJOITUS

Lauttasaaren länsikyljessä sijaitsevan Koivusaaren kohtalo on aina vaan ajankohtainen. Kaupunki suunnittelee yhden-toista hehtaarin saaren kolmin-kertaistamista merentäytöin 5 000 asukkaan asuinalueeksi. Suunnitelma on vanhanaikainen ja tuhoisa. Hanke ei huomioi Lauttasaaren asukkaita, meriluontoa eikä rakentamisen valtaisia päästöjä.

*

Merialueen ruoppaus, täyttö ja juntaus kestäisi kaupungin arvion mukaan kuusi vuotta. Vasta sitten rakennetaan. Läntisen Lauttasaaren asukkaat jäisivät kärsimään melusta, pölystä ja työmaaliikenteestä 15 vuodeksi. Rakentamisen aikaiset vaikutukset alueen asutokauppaan olisivat hyödyttömiä. Piittaamaton toimintatapa voi heijastua myös muiden ranta-alueiden asutokauppaan.

*

Vaasan hallinto-oikeus käsittelee kesällä kaupungin vesilupaa, joka on edellytys merentäytöille. Koivusaari tulee uudestaan myös poliittiseen päätöksentekoon. Kaupunginvaltuusto ottaa kantaa aloitteeseen, jossa Koivusaaren suunnitelmia edellytetään uudelleen arvioitavaksi. Jos päättäjien enemmistö ei ole tyytyväinen kaupungin vastaukseen, se voi palauttaa asian valmisteluun.

*

Koivusaaresta tulee kehittää merikeskus – läntinen portti maailman merellisimpään pääkaupunkiin. Keskus rakentuisi pursiseurojen, veneilypalveluiden, vierasvenesataman, meriuimalan, saunojen, vesibussiyhteyden, ravintoloiden ja merihotellin varaan. Sijainti on napakymppi. Metroasema ei jäisi uponneeksi kustannukseksi, vaan palvelisi mereltä ja maitse saapuvia. Merikeskuksessa olisi ainesta tärkeäksi matkailukohteeksi.

Petri "Pete" Suhonen (kok.)
Helsingin kaupunginvaltuutettu
Kansanedustajaehdokas 2027

Pyöräbaanaa sovittelaaan harvinaiseen laguuniin

HELSINGIN kaupunki on esittä-mässä päättäjille meren päälle rakennettavaa pyöräilysiltaa, joka on osa 6,5 kilometrin pituista Munkkiniemen pyöräilybaanaa. Humallahdelle suunniteltua siltaa perustellaan mäen kiertämisellä. Lahti kuuluu Seurasaareselkään, joka edustaa harvinaista laguuni-luontotyyppiä.

Uuden siltaversion suunnittelu on maksanut kaupungille jo 180 000 euroa, kaupunkiympäristön toimialalta kerrotaan.

Toukokuun lopulla päättyneen asukasvuorovaikutuksen jälkeen kaupunki maksaa suunnittelusta vielä 30 000 euroa lisää. 210 000 euron kokonaissumma ei sisällä aiemman pyöräilysilta-version

suunnittelukustannuksia.

Siltahankkeen kokonaiskustannus on seitsemän miljoonaa euroa.

Kaupunkiympäristölautakunta päättää pyöräilysilasta alustavan arvion mukaan loppukesällä.

Kaupunginvaltuutettu **Pete Suhonen** (kok.) ja kokoomus vastustavat hanketta. "Silta on turha", Suhonen sanoo.



Humallahden silta Helsingin kaupungin havainnekuvasa.



LAUTTASAARI * KASKISAARI * LEHTISAARI * KUUSISAARI * MUNKKINIEMI * MEILAHTI * TÖÖLÖ * RUOHOLAHTI * JÄTKÄSAARI * HIETALAHTI * EIRA * ULLANLINNA * KAIVOPUISTO
KATAJANOKKA * KRUUNUNHAKA * KALASATAMA * KULOSAARI * HERTTONIEMI * TAMMISALO * LAAJASALO * JOLLAS * MARJANIEMI * VARTIOKYLÄ * VUOSAARI * KARHUSAARI

Toimistotalot uhkaavat valmista kaupunkikuvaa

Toimistotalot sotkisivat Ruoholahdessa Crusellin sillan siluetin ja taivasalan. Hietalahden ikoninen satama-allas taas on kulttuurihistoriaa, johon ei tule kajota.

HIETALAHDENRANNAN

historialliseen satamamiljööseen suunnitellaan 40 000 kerrosneliömetriä toimistoja ja satama-altaan täyttöö. Valtakunnallisesti arvokkaan Hietalahden altaan ja sen ympäristön kuviteltiin olevan turvassa suurilta muutoksilta, sillä vuoden 2016 yleiskaavassa satama-altaaseen ei osoitettu rakentamista.

Kiinteistösiiritys- ja kehitysyritys HGR Property Partners pyysi vuonna 2020 suunnitteluvaramausta alueelle toimitilakesittämää. Kaupunki edistää hanketta, vaikka se perustuu laajaan Hietalahdenaltaan täyttöö ja historiallinen näkymä katoaa. Asemakaavan muutoksessa lähes puolet satama-altaasta on täytetty.

Asukkaat vastustavat

Alueen asukkaat ovat vaatineet kaavamuutoksen palauttamista valmisteluun. Helsinki on maailman merellisimpiä pääkaupunkeja, ja sen merellistä historiaa pitää varjella. Uudet toimistotalot voidaan sijoittaa esimerkiksi Hernesaareen. Hietalahdenrannan asukkaiden ehdotus alueen kehittämiseksi viihtyisäksi elämyskeskukseksi on hyvä lähtökohta suunnittelulle. Vision ydin on vierasvenesatama. Helsingissä on pulaa niistä.



Crusellin sillan eteläpäättyyn, sillan molemmin puolin, on soviteltu toimistotaloa.

Ruoholahden ja Jätkäsaaren kaupunginosat yhdistävä Crusellin silta avattiin vuonna 2011. Sillasta on tullut alueen rakastettu maamerkki. Sillan eteläpäätä koristaa vihreä pengeri. Nyt Saukonpaadenrannan penkereelle suunnitellaan korkeita toimistorakennuksia.

Saukonpaadenrannan suunnitelmasta päätetään syksyllä

Uusi asemakaava sallisi toimistojen rakentamisen sillan eteläpään molemmin puolin. Jätkäsaari-Seura vastustaa muutosta. ”Korkeat toimistorakennukset sulkisivat Jätkäsaaren ja Ruoholahden asukkailta arvoympäristöksi tunnustetun kanavanäkymän ja rikkoisivat Crusellin



Hietalahden satama-allasta uhkaa meritäyttö.

sillan vinoköysirakenteen siluetin.

Lähtälojen asukkaille niiden rakentaminen merkitsisi merinäköalojen menettämistä ja asuntojen arvon alenemista”, Seuran kannanotossa todetaan.

11-kertainen massa

On selvää, että kaupungin halu kaavoittaa rantaa ja merialueita rakentamiselle, heikentää asunnonomistajien luottamusta kaupunkikehitykseen ja asuntomarkkinoihin. Jos nykyisten asukkaiden etua poljetaan jatkuvasti etenkin merellisissä kaupunginosissa kuvitteellisten uusien asukkaiden edun vuoksi, Helsinki menettää veronmaksajia lähikunnille.

Alun perin Crusellin sillan eteläpäähän on suunniteltu matalia kahvila-ravintolarakennuksia ja palvelutoimintaa. Asemakaavan muutos kasvattaisi rakennusmassoja kanavan rannalla 11-kertaiseksi. Kaupunkiympäristölautakunta päättää suunnitelmasta syksyllä.

Aloite: Helsingin lopetettava asuinalueiden suunnittelu mereen



Pete Suhonen valtuustosalissa.

HELSINGIN kaupunginvaltuutettu **Pete Suhonen** (kok.) esittää valtuustoaloitteessaan, että uusien asuinalueiden suunnittelu mereen lopetetaan Helsingissä.

Aloitteen on allekirjoittanut jo 22 valtuutettua 85-paikkaisessa kaupunginvaltuustossa. Allekirjoittajia on lähes kaikista puolueista. Suurista valtuustopuolueista vain vihreiden valtuutettujen edustusta vielä odotellaan. Seuraavassa aloite sanasta sanaan.

“Helsinkiä voidaan pitää maailman merellisimpänä pääkaupunkina. 130 kilometrin rantaviiva ja 300 saarta ovat kansallinen aarre ja kansainvälinen kilpailutekijä. Itämeren tulee varjella nykyisten kaupunkilaisten iloksi, tulevien sukupolvien eduksi, meren ekosysteemien ja vielä tunnistamattomien merellisten liiketoimintaedellytysten vuoksi. Valitettavasti Helsinki ei toimi näin, vaan

heikentää herkän Itämeren tilaa täyttämällä laajoja merialueita asuinrakentamiseen. Seuraus on paukkulankarantoja, sameita vesiä, rehevöitymistä, ekologista tuhoa – ja vähemmän Itämeren. Merentäyttöä on kallis, ekologisesti tuhoisa ja suuripäästöinen tapa rakentaa lisää kaupunkia. Parhaillaan Helsinki tekee suunnitelmia meren täyttämiseksi Seurasaarenselällä, Lapinlahden edustalla ja Kulosaaressa.

Puotilanrantaan aiotaan meritäyttää suuri asuinalue teko-saarineen ilman, että vaikutuksia ympäristöön arvioidaan luotettavasti.

On muutoksen aika. Uuden kaupunkistrategian mukaan Helsinki vaalii meri- ja saaristoluontoaan. Esitämme, että Helsinki luopuu uusien asuinalueiden suunnittelusta merentäytöin.

Lisää veneiden talvisäilytyspaikkoja Vuosaareen

KAUPUNKI lisää veneiden talvisäilytyspaikkoja Vuosaaressa 2030-luvulla. Paine on kova, sillä tulevaisuudessa Helsingistä katoaa peräti 2 000 talvisäilytyspaikkaa. Pajalahdessa, Koivusaaressa, Verkkosaaressa, Kaisaniemessä, Hernesaaressa ja Puotilassa paikat vähenevät. Rajasaaresta, Merisatamasta sekä Yliskylästä häviävät kaikki talvisäilytyspaikat. Veneilijöille ainut valon-

pilkahdus on Vuosaarenlahti, jossa on nyt 330 talvisäilytyspaikkaa, tulevaisuudessa yli 630.

Koska esimerkiksi Puotilanrannasta talvisäilytyspaikat vähenevät alueen uuden asemakaavan myötä, kaupunginvaltuutettu **Pete Suhonen** (kok.) esitti ponnessaan, että Vuosaaren paikat rakennetaan mahdollisimman nopeasti.

Kaupungin vastauksen mukaan

Vuosaarenlahden asemakaavan vaiheistusta on kehitetty ponnien mukaisesti.

Uudet veneiden talvisäilytyspaikat ovat osa Vuosaarenlahden pienvenesataman laajennusta.

Kaupunkilaisilla on viimein lupa odottaa merellisiä tekoja. Helsingin strategiaan on kirjattu esimerkiksi meren varjelu ja pienveneilyn edellytysten kehittäminen.



Talvisäilytyspaikoista on tulossa pula Helsingissä.

“MERI EI OLE TONTTIMAATA. SE ON HELSINGIN PARASTA LÄHILUONTOA”

LAUTTASAARI * KASKISAARI * LEHTISAARI * KUUSISAARI * MUNKKINIEMI * MEILAHTI * TÖÖLÖ * RUOHOLAHTI * JÄTKÄSAARI * HIETALAHTI * EIRA * ULLANLINNA * KAIVOPUISTO
KATAJANOKKA * KRUNUNHAKA * KALASATAMA * KULOSAARI * HERTTONIEMI * TAMMISALO * LAAJASALO * JOLLAS * MARJANIEMI * VARTIOKYLÄ * VUOSAARI * KARHUSAARI

Rahaa palaa, mutta pyöräilyn imu on heikko

Helsinki investoi raskaasti pyöräilyolosuhteiden parantamiseen, mutta pyöräilyn kulkutapaosuus ei nouse. Syyt on tutkittava. Jos investoinnit eivät tuota haluttua tulosta, niiden määrää pitää laskea.



Pyöräilyn kulkutapaosuus laski viime vuonna esikaupunkilaisten joukossa, kertoo kaupungin oma tutkimus.



HELSINGIN kaupunki edistää polkupyöräilyn olosuhteita suurilla summilla, mutta pyöräilyn kulkutapaosuus ei nouse. Pyöräiteiden ja pyöräparkkien lisäksi Helsinki rakentaa suoria pyöräilyn valtaväyliä eli baanoja. Kaikkiaan Helsinki tavoittelee 140 kilometrin pituista baanaverkkoa. Verkkoon kuuluu 22 reittiä, ja baanoja rakennetaan osuus kerrallaan. Nyt kaupunki suunnittelee kahdeksaa baanareittiä.

Keväällä päätettiin Kuusisaaren baanasta. Kolmen kilometrin baanapätkä Munkkiniemestä Lehtisaaren länsireunaan maksaa 15 miljoonaa euroa. Osa summasta kohdistuu baanavarren siltojen remontiin.

Baanan tieltä kaadetaan lähes 300 puuta, ja tilalle saadaan joitakin kymmeniä. Myös asukkaiden vastustama 22 miljoonan euron Arabianrannan baanapätkä etenee.

Eniten ihmetystä on herättänyt Munkkiniemen baanassa, joka on suunniteltu Humallahden päällä kulkevalle pyöräilysilalle.

Seitsemän miljoonaa

Seitsemän miljoonan euron hintainen silta rakennettaisiin luontoarvoiltaan merkittävän merialueen ylle, koska mäki on kaupungin mukaan liian raskas polkupyörällä ajettavaksi. Suunnitelmasta kerrotaan tämän julkaisun etusivulla.

Helsingin Liikkumistottumukset 2025 -tutkimuksen mukaan pyöräilyn kulkutapaosuus on kehittynyt heikosti. Esikaupunkilaisten pyörämatkojen osuus laski kolme prosenttiyksikköä viime vuodesta. Nyt se on yhdeksän prosenttia. Kulkutapaosuus mittaa matkojen määrän osuutta eri kulkutavoilla. Mittari ei ota huomioon, mikä on kulkutavalla kuljetun matkan pituus. Pyöräilyn osuus kuljetuista kilometreistä on kulkutapaosuutta alhaisempi.

Kaupunginvaltuutettu **Pete Suhonen** (kok.) otti valtuustossa esiin pyöräilyn heikon imun. Suhosen pyöräilyä koskeva ponsi hyväksyttiin selvin luvuin. Ponnassa esitetään, että kaupunki

tutkii, miksi pyöräilyn kulkutapaosuus ei kasva baana- ja pyöräiteinvestoinneista huolimatta. Keskustelussa esiin nousi lähi-pyöräily. Monet pyöräilijät eivät halua ajaa lujaa suorilla väylillä. Pyöräily on myös pieniä kiekkoja harrastuksiin, kauppaan tai kaverin luo omassa kaupunginosassa, mäkiäkin polkien.

Vain auraus ja hiekoitus

Baanasuunnittelussa kaupunkilaisia on harmittanut jalan-kulkijoiden heikko huomioiminen. Esimerkiksi Kuusisaaren-baanassa valmistelun yhteydessä järjestettiin asukkaille suunnitelmapyöräily. Jalankulkijoille vastaavaa ei järjestetty, vaikka hankkeen yksi tarkoitus on myös

jalankulun olosuhteiden laadun parantaminen.

Pyöräily on fiksua ja terveyttä edistävä tapa taittaa matkoja. Suomen ilmasto asettaa sille kuitenkin rajoituksensa. Pääsääntöisesti pyöräily ei Helsingissä houkuttele marraskuun ja huhtikuun välillä. Siksi myös pyöräilyverkon tehostettua talvihoitoa tulee tarkastella kriittisesti. Suuren kustannusten lisäksi rankka suolaus ruostuttaa polkupyöriä ja aiheuttaa tuskaa koirakavereille. Auraus ja hiekoitus riittävät. Kalsiumkloridin käytöstä tulee luopua kevyen liikenteen väylillä.

Jos pyöräilyn suosio ei nouse, pyöräilyn edistämiseen ja baanahankkeisiin varattua rahaa voi jakaa parempiinkin kohteisiin.

Helsinki nosti rajusti ja taannehtivasti venekerhojen vuokria

HELSINGIN kaupunki nostaa rajusti venekerhojen laiturivuokria tälle vuodelle. Venekerhot saivat tiedon kulttuurin ja vapaa-ajan toimialajohtajan päätöksestä vasta helmikuussa.

Kerhoilla ei ole ollut mahdollisuuksia varautua rajuun kustannusten nousuun, sillä kerhot budjetoivat toimintaansa syksyllä. Toimiala lähetti tiedon korotuksista joulukuun puolivälissä, mutta lähestyi uudestaan venekerhoja helmikuussa. Syy oli erikoinen. Kirjeen mukaan toimialajohtajan joulukuinen päätös oli sisältänyt

”niin paljon virheitä”.

Kaupungin korotukset kohdistuvat eri alueiden kerhoihin eri tavoin. Helsinki on jaettu neljään kalleusalueeseen.

Kalleimmalla alueella hinnat nousevat vähintään 30 prosenttia. Edullisimmilla alueilla hinnat eivät nouse. Korotusten suuruuteen vaikuttaa myös venepaikan koko. Esimerkiksi Pohjoisrannassa ja Pajalahdessa toimiva Suomen Moottoriveneklubi joutuu maksamaan tänä vuonna laituripaikkavuokria kaupungille lähes 50 000 euroa enemmän kuin viime vuonna. Kerhon mukaan korotus

Pohjoisrannassa on 73 ja Pajalahdessa 52 prosenttia.

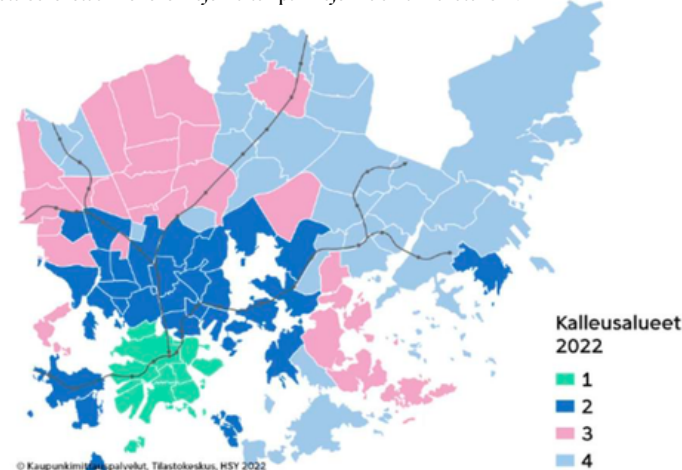
Helsinki kerää venekerhoilta vuokrankorotuksilla 200 000 euroa vuodessa. On selvää, että maksu lankeaa lopulta veneilijöille.

Myös kaupungin omien venepaikkojen vuokrat nousevat. Kaupungin paikkojen hintojen korotus tuo Helsingille arviolta 50 000–100 000 euroa lisää vuodessa.

Muiden vapaa-ajan palveluiden hintoja ei korotettu.

Toimialan apulaispormestari on **Paavo Arhinmäki** (vas.)

Kaupunkiympäristön palveluiden kartta Helsingin kaupungin kalleusalueista, jota sovelletaan venekerhojen laituripaikkojen vuokrankorotuksiin.



Vartiokylänlahteen puoli miljoonaa kuutiometriä louhetta



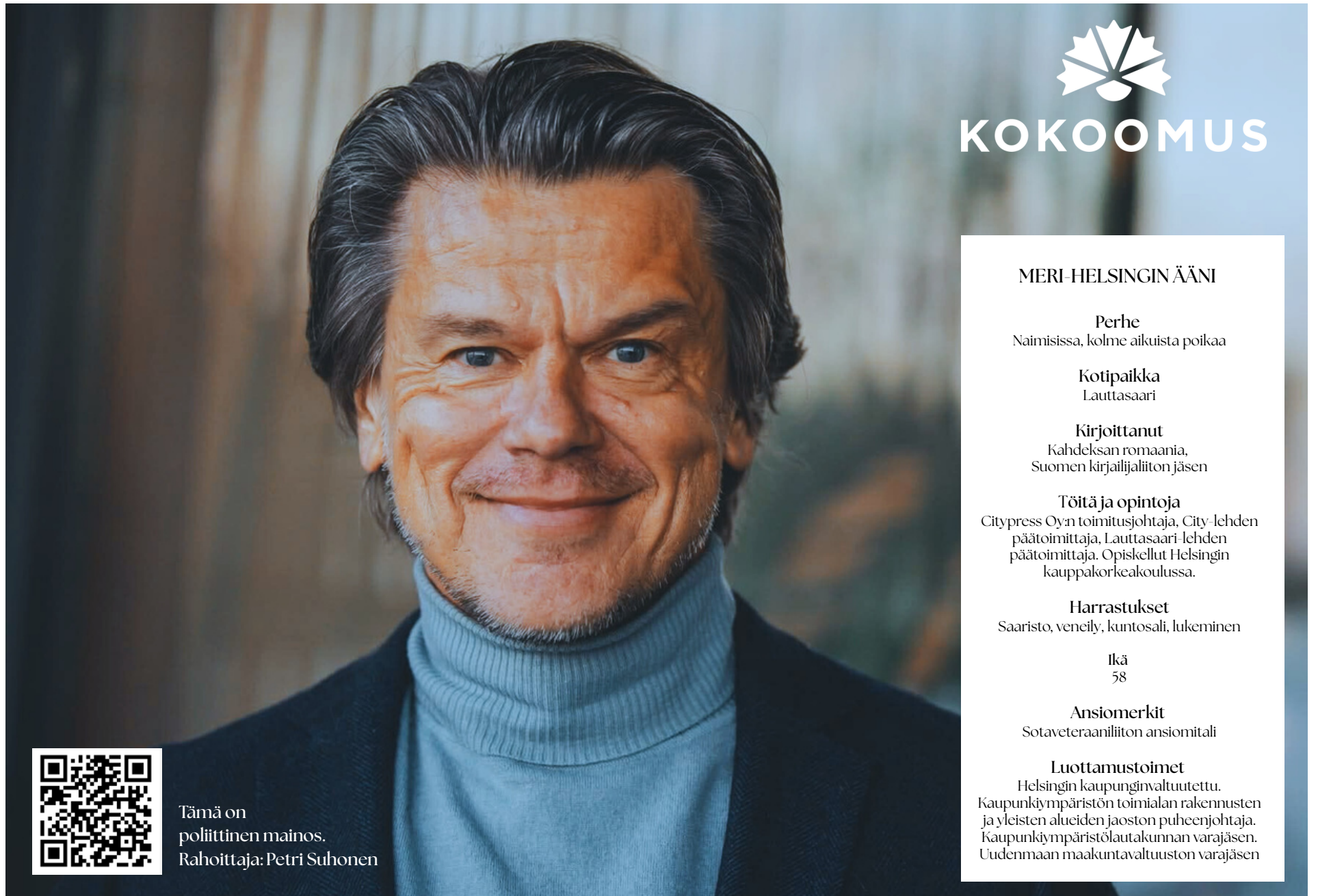
Puotilanrannan tekosaari Helsingin kaupungin havainnekuvassa.

PUOTILANRANTAAN rakennetaan asuntoja 2 500 asukkaalle. Suunnitelman osana on reilun hehtaarin tekosaari Vartiokylänlahdelle. Matalalle lahdelle tehdään noin puolen miljoonan kuutiometrin merentäytöt. Täyttöjen tilavuus vastaa neljää eduskuntataloa.

Täyttöistä seuraa, että kapean lahden virtaavuus vähenee, vesi samenee ja kutupaikkoja tuhoutuu. Kaupungin mukaan tekosaari houkuttelee varakkaita. Se huomioiden ratkaisut saarella ovat omintakeisia: oman auton saa suojaan vain mantereella.

Kaupunginvaltuutettu **Pete Suhonen** (kok.) vastusti Puotilanrannan tekosaarta meriluonnolle vahingollisena lautakunta- ja valtuustoryhmässään ja puhui linjansa mukaisesti myös valtuustossa. Suhosen kannan uutisoi myös Yle.

“EI VETTÄ RANTAA RAKKAAMPAA”



KOKOOMUS

MERI-HELSINGIN ÄÄNI

Perhe
Naimisissa, kolme aikuista poikaa

Kotipaikka
Lauttasaari

Kirjoittanut
Kahdeksan romaania,
Suomen kirjailijaliiton jäsen

Töitä ja opintoja
Citypress Oyn toimitusjohtaja, City-lehden
päätoimittaja, Lauttasaari-lehden
päätoimittaja. Opiskellut Helsingin
kauppakorkeakoulussa.

Harrastukset
Saaristo, veneily, kuntosali, lukeminen

Ikä
58

Ansioimerkit
Sotaveteraaniliiton ansiomitali

Luottamustoimet
Helsingin kaupunginvaltuutettu.
Kaupunkiympäristön toimialan rakennusten
ja yleisten alueiden jaoston puheenjohtaja.
Kaupunkiympäristölautakunnan varajäsen.
Uudenmaan maakuntavaltuuston varajäsen

 Tämä on
poliittinen mainos.
Rahoittaja: Petri Suhonen

Helsingin kaupunginvaltuutettu (kok.)
Kirjailija-toimittaja, ex-toimitusjohtaja, reservin meriupseeri

PETRI “PETE” SUHONEN EDUSKUNTAAN 2027



SEURAA



petesuhonen.fi



Pete Suhonen Kokoomus Helsinki

YHTEYS



040-522 7266



Petesuhonen@yahoo.com