



## HELSINGIN YLEISKAAVA

### Vuosaaren satamakeskus osana uutta yleiskaavaa



**Helsingin kaupunki**  
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston  
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:17

# HELSINGIN YLEISKAAVA

## Vuosaaren satamakeskus osana uutta yleiskaavaa

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013

Toimittanut: Ulla Tapaninen

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Sari Yli-Tolppa

Kansikuva: Helsingin Satama

# Sisältö

<b><u>Esipuhe</u></b> .....	5
<b><u>1. Taustaa satamista</u></b>	
1.1 Suomen ulkomaankauppa.....	6
1.2 Satama .....	7
1.3 Suomen satamat.....	9
<b><u>2. Suomen logistiikkarakenteiden kehityssuuntia</u></b>	
2.1 Logistiikkarakenteet tänään .....	11
2.2 Logistiikka-alueet.....	12
2.3 Kuivasatama.....	13
2.4 Östersundom ja kehityskäytävät.....	14
<b><u>3. Helsingin kansainvälisten yhteyksien kehittyminen</u></b>	
3.1 Helsingin Sataman liikenne .....	17
3.2 Helsinki-Tallinna liikenteen kehittyminen .....	18
3.3 Lentoliikenne.....	20
3.4 Rail Baltic .....	21
3.5 Helsinki-Tallinna tunneli .....	22
<b><u>4. Helsingin Satama</u></b> .....	23
<b><u>5. Vuosaaren satama tänään ja huomenna</u></b> .....	24
<b><u>6. Elinkeinorakenne Vuosaarella</u></b> .....	27
<b><u>7. Vuosaaren satamakeskus tänään ja tulevaisuudessa</u></b>	
7.1 Tänään .....	30
7.2 Tulevaisuudessa.....	30
<b><u>8. Vuosaaren sataman saavutettavuus</u></b> .....	32
<b><u>9. Vuosaaren sataman joukkoliikennevaihtoehdot</u></b>	
Nykytila .....	36
Metron jatkeen linjausvaihtoehdot .....	36
Metron kannattavuus .....	37
Jokeri 2 .....	37
Jokeri 3 .....	38
<b><u>10. Yhteenveto ja johtopäätelmät</u></b> .....	39





# Esipuhe

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto valmistele uutta yleiskaavaa, joka valmistunee vuonna 2016. Yleiskaava on pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma, jolla ohjataan kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittämistä vuoteen 2030 saakka. Vuoden 1992 yleiskaavassa esitettiin Länsisataman ja Sompasaaren tavarasatamatoimintojen siirtämistä silloisen kaupunkirakenteen ulkopuolelle Vuosaareen. Vuosaaren tavarasatama avattiinkin vuonna 2008.

Kahdessakymmenessä vuodessa Suomen ulkomaankauppa, meriliikenteen rakenteet ja haasteet satamatoiminnoille ovat muuttuneet. Tämän raportin tavoitteena on tarkastella laajalti Vuosaaren satamakeskukseen, eli varsinaiseen satamaan ja sen länsipuolella sijaitsevaan yritysalueeseen vaikuttavia tekijöitä, jotta ne voidaan ottaa huomioon uudessa yleiskaavan suunnittelussa.

Raportin luvussa 1–3 sisältävät taustaa Helsingin Sataman tavarakuljetuksille. Luvussa 1 tarkastellaan Suomen ulkomaankauppaa, satamatoimintoja ja Suomen satamia. Luvussa 2 käydään läpi Suomen logistiikkarakenteita ja pohditaan niiden kehittymistä mm. kuivasatamien näkökulmasta ja Östersundomin alueen vaikutusta. Luvussa 3 tarkastellaan laajemmin Helsingin kansainvälisten yhteyksien kehittymistä tulevaisuudessa.

Luvuissa 4–5 tarkastellaan Helsingin Satamaa ja Vuosaaren sataman kehityssuunnitelmia. Luvuissa 6 ja 7 käydään läpi Vuosaaren elinkeinorakennetta ja satamakeskuksen yritysalueen tilannetta ja kehitysmahdollisuuksia. Luvut 8 ja 9 tarkastelevat Vuosaaren sataman saavutettavuutta ja vaihtoehtoja joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseksi. Yhteenveto ja johtopäätelmät ovat luvussa 10.

Tämän raportin ovat kirjoittaneet:

Ulla Tapaninen, kansainvälisen logistiikan asiantuntija, kaupunkisuunnitteluvirasto, kappaleet 1–3, kappale 10

Satu Lehtonen, suunnittelupäällikkö, Helsingin Satama, kappaleet 4 ja 5

Ari Parviainen, kehittämisspäällikkö, Helsingin Satama, kappale 5

Anne Karlsson, johtava yleiskaavasuunnittelija, kaupunkisuunnitteluvirasto, kappale 6

Ilkka Aaltonen, tonttiasiamies, kiinteistövirasto, kappale 7

Sakari Jäppinen, yleiskaavasuunnittelija, kaupunkisuunnitteluvirasto, kappale 8

Pihla Melander, liikenneinsinööri, kaupunkisuunnitteluvirasto, kappale 9.

Lisäksi raportin työstämiseen ovat osallistuneet projektipäällikkö Ilkka Laine, arkkitehti Antti Varkemaa, liikenneinsinööri Markus Ahtiainen ja toimistopäällikkö Matti Kivelä kaupunkisuunnitteluvirastosta sekä kehityspäällikkö Minna Maartola talous- ja suunnittelukeskuksesta.

# 1. Taustaa satamista

## 1.1 Suomen ulkomaankauppa

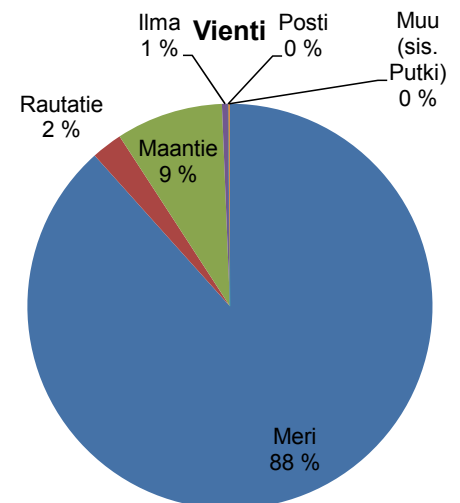
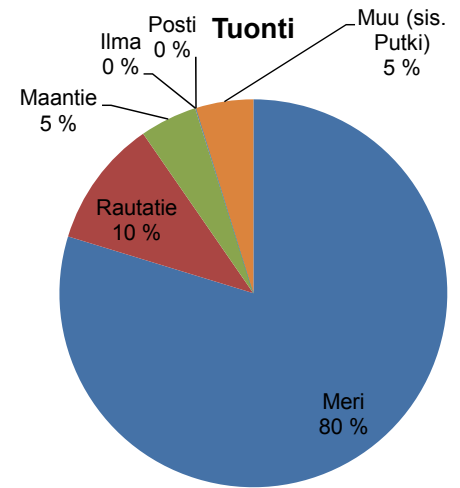
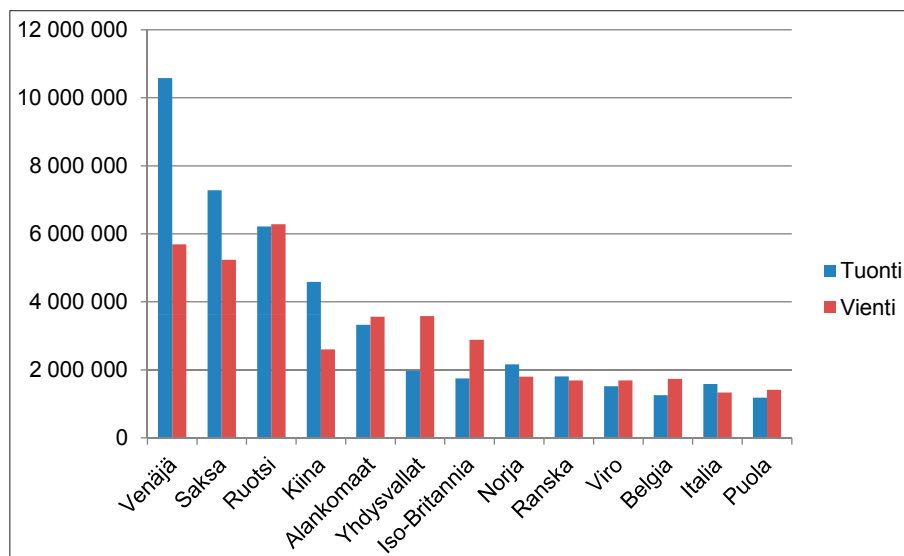
Maailmankauppa on kasvanut koko teollistumisen ajan. Syynä on tuotannon jatkuvasti koveneva kansainvälinen kilpailu, joka pakottaa etsimään kasvavia markkinoita ja halvempia tuotantoresursseja ympäri maailman. Toisaalta halvat kuljetuskustannukset ja erityisesti viime vuosikymmeninä tehostunut maailmanlaajuisen tuotannon hallinta ICT-yhteyksien avulla on mahdollistanut tuon kasvun.

On kuitenkin huomioitava, että aivan viime vuosina Suomen sisäinen tavarankuljetus on vähentynyt (mitattuna tonni-kilometreillä) johtuen tuotantomme rakenteen siirtymisestä yhä korkeammin jalostettuihin eli kuljetusten kannalta kevyempiin tuotteisiin. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kokonaistavaramäärät ovat vähenemässä ja satamat joutuvat yhä enemmän kilpailemaan keskenään.

Suomen merkittävimmät ulkomaankaupan kumppanit ovat yhä, kuten ovat jo olleet vuosisatoja, Itämeren alueen maat Venäjä, Ruotsi ja Saksa. Toisaalta olemme tänään riippuvaisempia ulkomaankaupasta kuin koskaan, noin 40 % bruttokansantuotteestamme syntyy ulkomaankaupasta, ja yhä suurempi osuus kaupankäynnistämme tapahtuu Aasiaan.

Huomionarvoista on, että kuljetuksistamme kulkee meritse yli 80 %, käytännössä vain Venäjän kauppa tapahtuu maanteita tai rautateitä pitkin. Toisin sanoen Suomi on täysin riippuvainen merikuljetuksista ja satamistaan. Riippuvuus luotettavista ja tiheäfrekvenssisistä merikuljetuksista on korostunut viime vuosina, kun Suomen teollisuus ja kauppa ovat pienentäneet varmuusvarastojaan.

Kuva 1. Suomen ulkomaankauppa maittain 2012. (Lähde: Tulli 2013)



Kuva 2. Suomen ulkomaankauppa kuljetusmuodoittain. (Lähde: Tulli 2013)

## 1.2 Satama

Satama on kuljetusketjun solmu, joka yhdistää maa- ja meriliikenteen. Tehokas sataman toiminta on avainasemassa kuljetusketjun tehokkuudelle. Mitä nopeammin alukset puretaan ja lastataan, sitä useampia matkoja alus pystyy tekemään, eli sitä enemmän se voi ansaita varustamon näkökulmasta. Samalla sitä vähemmän aikaa ja kiinteitä kustannuksia sitoutuu laivassa kulkeviin tuotteisiin, mikä vähentää tuotteet omistavan yrityksen kustannuksia.

Sataman tehokkuus on perinteisesti mitattu joko lastinkäsittelyllä per laituri, työvoimakustannuksilla per lastinkäsittely-yksikkö tai vertaamalla lastinkäsittelyä per aikayksikkö. Käytännössä satamat käsittelevät niin erityyppistä lastia, että yleisiä tehokkuusmittareita on erittäin vaikea kehittää. Edellä esiteltyjen mittareiden lisäksi voidaan myös käyttää seuraavia mittareita sataman tehokkuudelle: joustavuus, nopeus muutoksiin, asiakastytyväisyys, luotettavuus, vaurioiden vähäisyys, hinta, tietojärjestelmien tehokkuus ja muutosten ennakointi.



Kuva 3. Satamiin vaikuttavat paineet ja kehitystarpeet.

Sataman tehokkuuteen kuuluu paitsi yllä luetellut sisäisen tehokkuuden tekijät myös ulkoiset tekijät, eli mm. sopivat meriväylät, riittävä rautatiekapasiteetti ja sujuvat maantieteytydet. Myös ympäröivän yhteiskunnan esim. omistajan suhtautuminen kehittämiseen ja muutoksiin vaikuttaa sataman tehokkuuteen.

Satamassa on lukuisia toimijoita, jotka yhdessä vaikuttavat sataman toimintaan. Varsinaisia satamaorganisaatioita ovat satamanpitäjät, jotka ovat usein kunnallisia liikelaitoksia tai kuntien omistamia osakeyhtiöitä, sekä satamaoperaattorit, jotka hoitavat lastin lastauksen laivaan ja purun laivasta. Satamanpitäjät ovat Suomessa usein pieniä muutamia henkilöitä työllistäviä organisaatioita (lukuun ottamatta suurimpia satamia, joissa on töissä kymmeniä tai jopa satoja henkilöitä, kuten Helsingin Satamassa). Helsingissä satamanpitäjänä on Helsingin Satama ja operaattoreina toimivat mm. Finnsteve ja Steveco. Kokonaisuudessaan suurimmissa suomalaisissa satamissa työskentelevien määrä voi nousta tuhansiin. Maailmalta löytyy myös suuria satamanpitäjiä, jotka hoitavat hallinnon lisäksi suuren osan tavarankäsittelystä eli suomalaisittain satamaoperaattorien tehtävät.

Satamanpitäjän tehtävänä on rakentaa satama-alueelle tehokas infrastruktuuri (esim. laiturit, varastoalueet, tietoliikenneyhteydet, maantiet ja rautatiet), joka luo satamassa toimiville yrityksille hyvät edellytykset tuottaa asiakkailleen laadukkaita logistiikkapalveluja. Satamanpitäjä perii satamassa toimijoilta useita erityyppisiä maksuja, kuten varustamolta satamamaksua (alusmaksua) ja matkustajamaksua ja lastinomistajalta tavaramaksua. Lisäksi voidaan periä palvelumaksuja kuten alusten irrotus- ja kiinnitysmaksuja, vesimaksuja ja jätevesimaksuja, satamaluotsausmaksuja, varastointimaksuja ja vuokria.

Satamaoperaattori on ahtaustoimintoihin erikoistunut logistiikkatoimija. Satamaoperaattorin tehtäviin kuuluu tavaroiden ja kuljetusyksiköiden lastaus ja kiinnitys aluksiin tai muihin kuljetusvälineisiin ja purkaus aluksista tai muista kuljetusvälineistä sekä muunlainen tavarankäsittely satama-alueen sisäpuolella. Satamaoperaattori muun muassa siirtää laivasta purkamansa kontit konttiterminaaliiin, konttiterminaalista huolintaliikkeen tilauksesta jatkokuljetuksiin, kuten kuorma-autoille, ja tyhjä kontit konttivarikolle. Operaattorit tarjoavat usein myös huolintaa ja muuta vastaavaa palvelua.

Satamaoperaattorin lisäksi satamassa toimivat varustamot ja maaliikenneyhtiöt. Satamassa kulkee myös laavaajia, tavarantoimittajia ja matkustajia. Lisäksi satamassa on lukuisia määriä muita palvelujentuottajia kuten laivanselvittäjiä, jotka toimivat varustamoiden apuna laivaan ja lastiin liittyvässä dokumentaatiossa, ja huolitsijoita, jotka auttavat lastin maakuljetuksissa ja dokumentoinneissa. Muita toimijoita satamassa ovat muun muassa merenkulku- ja ympäristöviranomaiset, rajavartiosto ja poliisi, luotsaus- ja jäänmurtopalveluiden tarjoajat, laivamuonittajat sekä polttoaine-, huolto- ja hinauspalveluiden tarjoajat. Huolintaliikkeen tärkeimpiin tehtäviin kuuluu tavaroiden kuljettamisen, varastoinnin, tullauksen ja muunlaisen käsittelyn hoitaminen asiakkaan toimeksiannosta.

Satamassa toimivat myös muut palveluntarjoajat kuten hinaajat, jotka avustavat laivoja satamaan saapumisessa tai lähdössä, ja luotsausyrittäjä. Polttoainetta toimittavat alan yritykset säiliöautoilla, proomuilla tai pienillä rannikotankkereilla. Satamassa on myös iso joukko huolto- ja korjausyrityksiä sekä konttisatamissa toimii yksi tai useampi ns. konttidepot, joka ottaa vastaan ja huoltaa satamaan saapuvat kontit ja ilmoittaa niiden sijainnin ja kunnon omistajalle ja tekee tarvittaessa kunnostustöitä. Jätteidenkuljetusyritykset hoitavat kiinteät ja nestemäiset jätteet. Lisäksi satamassa toimii merimiehiä varten usein merimieskirkko ja merimiespalvelutoimisto.

Viranomaisilla on tärkeä rooli sekä alusten, meriliikenteen että lastien valvonnassa ja seurannassa. Tulli kerää varustamoilta väylämaksuja ja lästimaksua. Tullin toimipisteet voivat sijaita esimerkiksi satama-alueella, logistiikkakeskuksissa ja raja-asemilla. Tulli pitää myös tilastoja satamien kautta kulkevista tavaravirroista tuoteryhmittäin. Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi tekevät tarkastusta ja valvontaa aluksille ja vastaavat väylien kunnosta ja merkitsemisestä. Rajavartiosto, poliisi ja ympäristöviranomaiset tarkkailevat osaltaan satamassa tapahtuvan toiminnan laillisuutta sekä huolehtivat mm. rikollisuuden vastaisista toimista.

Lastinkäsittely satamissa voidaan jakaa aluksessa oleviin käsittelyvälineisiin ja sataman käsittelyvälineisiin. Lastinkäsittelyvälineet voidaan jakaa myös

- nostolaitteisiin, joita käytetään lastin siirtoon laivan partaan yli. Konttilaivoja varten on erilaisia konttinostureita ja irtolasteille esimerkiksi kauhoja ja pumppuja. Pienissä irtolastialuksissa on itsessään yleensä nostureita, joilla voidaan nostaa esim. pieniä yksiköitä (kuten niputettua sahatavaraa) tai irtolastia, kuten hiiltä.

Nostolaitteita voi olla sekä kiinteitä, joita siirretään laiturilla kiskoja pitkin, että siirrettäviä, pyörillä kulkevia nostureita.

- siirtolaitteisiin, joilla siirretään lastia vaakasuuntaisesti joko alukseen tai sataman kentillä. Kontteja käsitellään konttikurottajilla tai konttilukeilla. Irtolasteja kuljetetaan erilaisilla kuljettimilla ja hihnoilla. Ro-ro-alukset ahdataan nopeasti ns. vetomestareilla, jota vetävät pyörien päällä olevan lastin laivan rampista suoraan kannelle, kontit lauttavaunujen päällä ja perävaunut vedetään omilla pyörillään.
- pumppuihin ja putkistoihin, joilla kuljetetaan nestemäisiä ja kaasumaisia irtolasteja. Joskus käytetään myös säiliöautoja tai -junavaunuja.

Maailmalta löytyy suuria satamia, jotka ovat täysin automatisoituja, ja niiden koneita ohjataan ainoastaan tietokoneella. Nämä satamat ovat yleensä erikoistuneet vain yhteen tuotetyyppiin, esim. kontteihin. Suomessa ei ole täysin automatisoituja satamia, mutta silti nostureiden ja ahtauskoneiden kuljettajat saavat ohjeistuksensa pääasiassa tietokoneella.

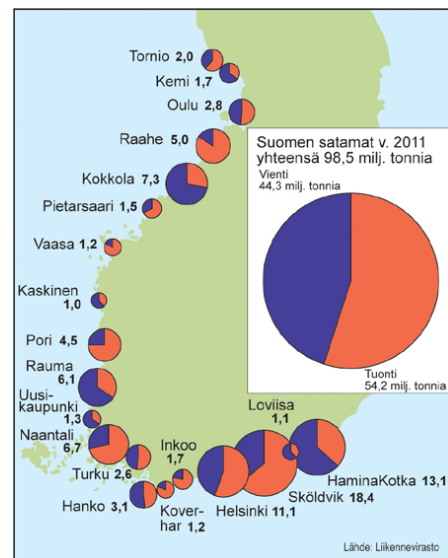
Riippuen satamassa käyvistä laivoista ja käsiteltävästä lastista ovat satamat hyvin erityyppisiä. Ro-ro-alukset vaativat usein ns. peräporttipaikkoja, kun taas muut, kuten irtolasti- ja konttialukset, kiinnittyvät laiturin kyljestään. Matkustajasatamat vaativat matkustajille terminaaleja ja suojattua yhteyttä terminaalin ja laivan välillä. Satamissa tai niiden välittömässä läheisyydessä voi olla suuria varastoja tuotteille ja jopa erilaisia tuotantolaitoksia, joille hyvät merikuljetusyhteydet ovat tärkeitä. Toisaalta ro-ro-satamat voivat olla vain "laiturinpätkiä", joilta laivasta saapuvat rekat ajavat suoraan satamasta ulos. Vaarallisia lasteja käsittelevissä satamissa on omat alueensa vaarallisten aineiden säilytykselle, erillään muista lasteista ja erillisellä mahdollisen sammutusveden puhdistusjärjestelmällä varustettuna.

### 1.3 Suomen satamat

Hallinnollisesti Suomessa on yleisiä kunnallisia satamia, tai kunnan omistamia liikelaivos- tai osakeyhtiömuotoisia satamia, ja teollisuuden omistamia yksityisiä tai yleisiä satamia.

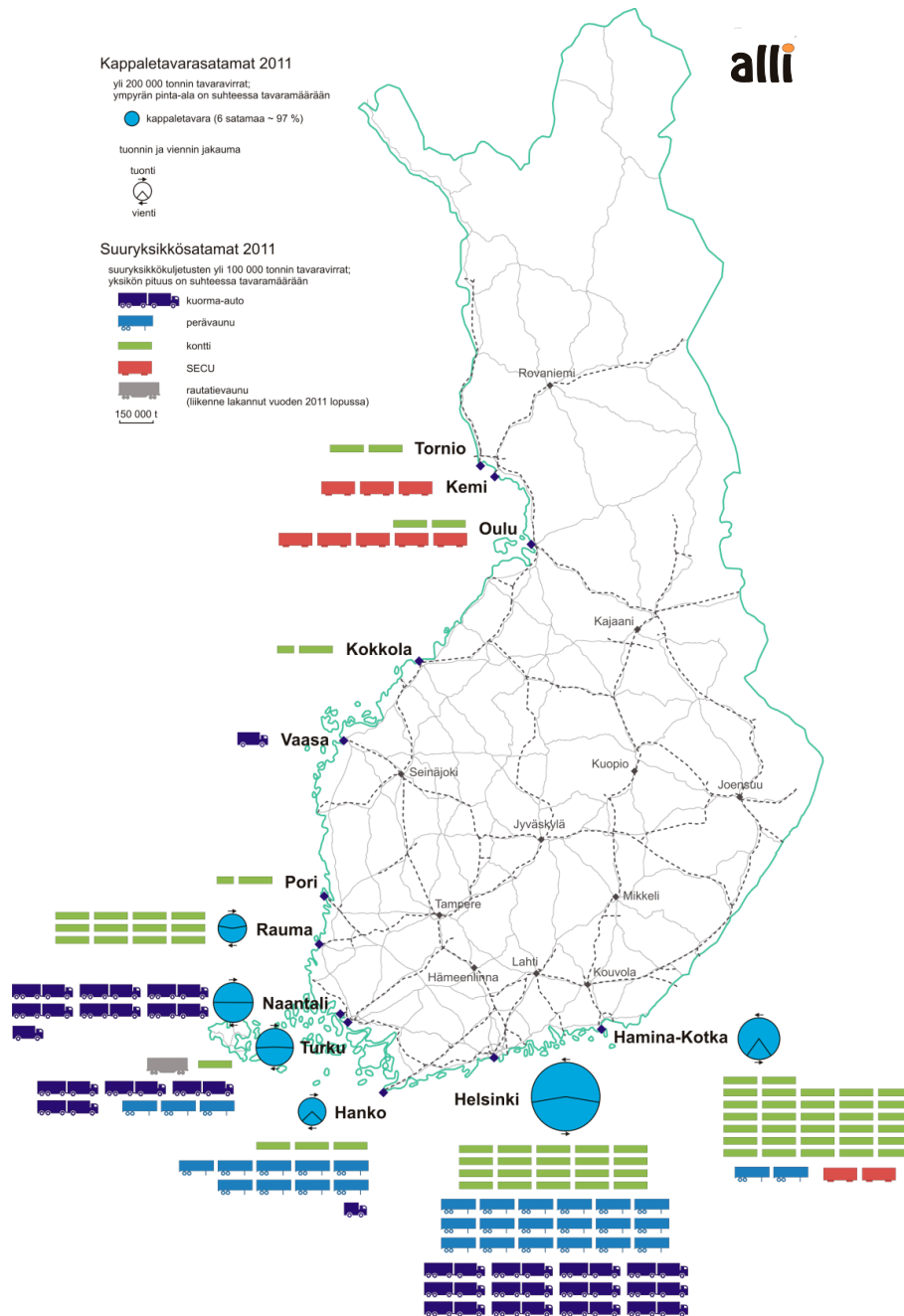
Suurin osa satamista on keskittynyt palvelemaan tiettyä teollisuustoimialaa takamaillaan. Suuri osa satamista onkin ns. irtolastisatamia, jotka kuljettavat raaka-aineita ja valmist tuotteita irtolastina, esimerkkinä Suomen suurin satama Sköldvik, joka palvelee ainoastaan Nesteen tuotantolaitoksia tuoden raakaöljyä ja vieden jalostettuja öljytuotteita.

Suomen satamat voidaan jakaa ryhmiin liikenteen perusteella, satamat ovat yleensä muodostuneet joko alueen vientiteollisuuden tarpeisiin, tai palvelemaan kulutuskeskittymiä. Varsinaisia yleissatamia ovat vain Helsingin ja Turun, Naantalin ja Hangon satamat, jotka viennin lisäksi palvelevat tuonnilla Etelä-Suomen kulutuskeskittymiä sekä kokoonpanoteollisuuden raaka-aineita. Helsinki ja Turku toimivat myös vilkkaina matkustajasatamina. Näissä satamissa tuotteet kulkevat suurelta osin suuryksiköissä, eli konteissa ja rekoilla tai erillisillä rekkojen perävaunuilla. Kuvassa 5 näkyy satamien yksikkömäärät. Hamina-Kotka, Rauma, Hanko ja Kemi sekä Oulu ovat metsäteollisuuden tärkeimpiä vientsatamia. Raahe, Tornio, Koverhar, Kokkola ja Pori ovat tärkeitä metallien perusteellisuudelle ja Sköldvik ja Naantali öljynjalostukselle.



Kuva 4. Suomen satamaverkosto.  
(Lähde: Ulkomaankaupan kuljetusten edistäminen 2012)

Satamilla on suuri merkitys alueensa talouteen. Satamat työllistävät 2–5 prosenttia alueen työntekijöistä ja pienemmissä kaupungeissa jopa enemmän. Väillisten työllisyysvaikutusten voidaan laskea olevan moninkertaisia.



Kuva 5. Suomen yksikkökuljetussatamat. (Lähde: Alli-kartasto 2013)

Lähteet:

Tulli, Kuljetustilastot, [http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp), viitattu 1.7.2013.

Ulkomaankaupan kuljetusten edistäminen, <http://www.ulkomaankaupanreitit.info/materiaalipankki.htm>, viitattu 1.7.2013.

Alli-kartasto, 2013, ALLI-kartasto – Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan pohjustus, <http://www.tut.fi/verne/alli-kartasto/>, viitattu 1.7.2013.



## 2. Suomen logistiikkarakenteiden kehityssuuntia

### 2.1 Logistiikkarakenteet tänään

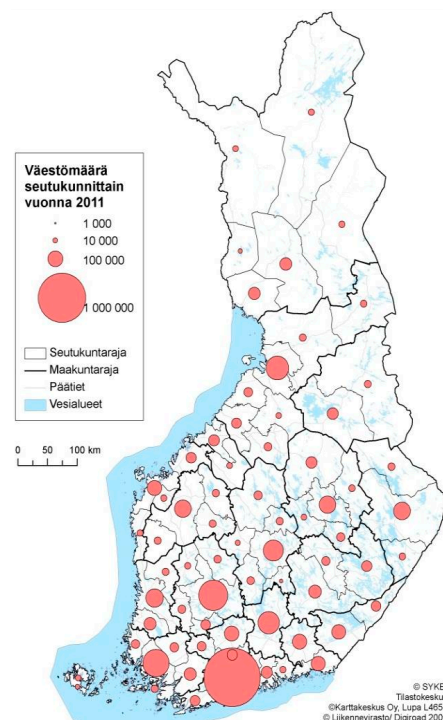
Kuvassa 6 näkyy miten Suomen väestö on pakkautunut maamme eteläosaan. Käytännössä Suomen väestöllinen keskipiste sijaitsi vuonna 2012 Hauholla lähellä Hämeenlinnaa (HS 2012).

Toisin sanoen Hauholta on lyhyin matka jokaisen suomalaisen kotiin. Kulutustavaroiden tuonnin kannalta tämä tarkoittaa sitä, että minimoitaessa kuljetusmatkoja varastosta kuluttajille tärkeimmät keskusjakeluterminaalit sijoitetaan eteläiseen Suomeen ja lähelle satamia. Kuvassa 7 näkyy logistiikkakeskusten sijoittuminen eteläiseen Suomeen ja erityisesti Vuosaaren sataman läheisyyteen.

Helsingille ja Helsingin seudulle vuoteen 2050 ulottuvan väestöprojektion nopean vaihtoehdon mukaan seudun väestömäärä kasvaa 600 000 asukkaalla vuoteen 2050 mennessä. Kasvu edellyttää, että alueen liikennejärjestelmä ja palveluverkosto pystytään pitämään toimivina. Kasvava väestö tarvitsee yhä enemmän palveluja ja kauppia, mikä puolestaan lisää tarvetta jakeluverkostolle ja logistiikkakeskuksille. Myös lisääntyvä nettikauppa tulee asettamaan uusia haasteita logistiikkakeskuksille.

Väestön lisääntyminen, Helsingin keskusten tiivistyminen ja maan kallistuminen on tarkoittanut viime vuosina sitä, että logistiikkakeskukset ovat lähes poistuneet Helsingin rajojen sisältä. Jopa Kehä III:kin varrelta suurimmat logistiikkakeskukset ja niitä tukevat yksiköt ovat siirtymässä yhä kauemmaksi jopa Kehä V:n läheisyyteen. Logistiikkakeskuksia on siirtynyt Kehä III:n varrelta erityisesti Lahdentien varteen, mutta myös Tampereen tie on kovassa kasvussa. Sen sijaan E18 -käytävän varrella ei ole vielä montakaan logistiikkakeskusta.

Kasvavan ja tiivistyvän pääkaupunkiseudun myötä koko Uudenmaan logistiikkarakenne tulee tiivistymään ja laajenemaan. Työn alla olevassa Uudenmaan IV:ssä vaihemaakuntakaavassa muodostetaan maakunnan yhteinen tahtotila logistiikan kehittämisessä. Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on, että kunnat tehostavat olemassa olevien ja suunnitteilla olevien suurten logistiikka-alueiden yhteistyötä eri toimenpitein.



Kuva 6. Suomen väestömäärä seutukunnittain. (Lähde: Alli-kartasto 2013)

Kuva 7. Suomen logistiikkakeskusten sijainti. (Lähde: Lahtinen & Pulli 2012)



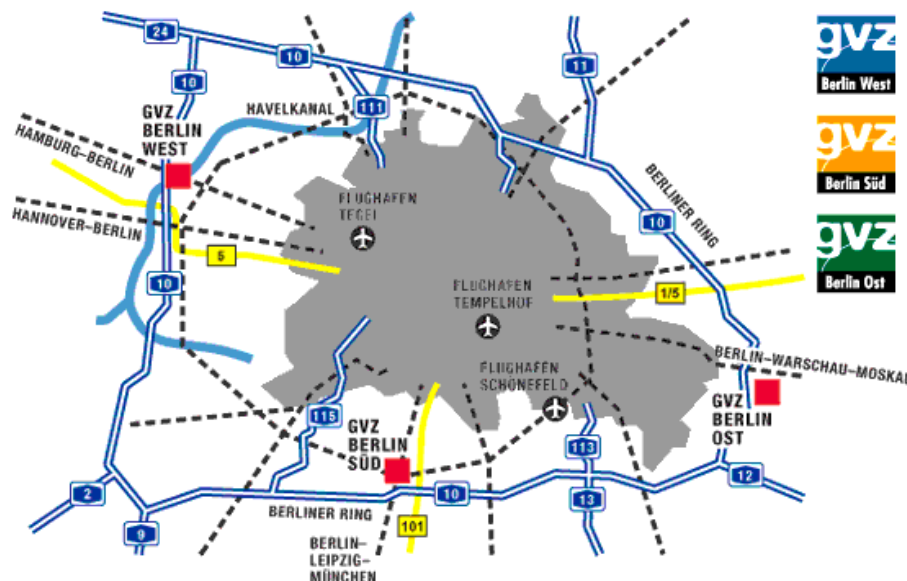
## 2.2 Logistiikka-alueet

Lahtinen ym. (2012) määrittelevät, että logistiikkakeskus on ”alue, joka sisältää tuotteiden kuljetusta, varastointia ja jakelua koskevia toimintoja”. Sen keskeiset tunnusmerkit ovat 1) kuljetusyritysten, logistiikka-palveluntarjoajien ja logistiikkaintensiivisten kaupallisten ja tuotannollisten yritysten muodostama alue, 2) liityntä vähintään kahteen eri kuljetusmuotoon - intermodaalisuus erityisesti rautatie- ja maantiekuljetusten välillä, ja 3) paikallisten logistiikkakeskusalueen kehittäjän hallinnoima toiminto, joka ylläpitää yritysten välistä yhteistoimintaa synergiaetujen saavuttamiseksi.

Lahtinen ym. (2012) mukaan yhtenäisiä logistiikkakeskusalueita on kehitetty systemaattisesti mm. Saksassa (GVZ), Italiassa (Interporto), Ranskassa ja Espanjassa (Plataforma Logistica). Kehitys on lähtenyt liikkeelle jo 1960- ja 1970-luvulla esimerkiksi keskusta-alueiden ulkopuolisten varastotilojen tarpeesta, intermodaalisuuden edistämisestä sekä satamien ja sisämaan kytkemisestä toisiinsa tehokkailla yhteyksillä konttien käytön yleistyessä. Merkitystä on ollut myös ruuhkien vähentämisellä ja erityisesti kaupunkikeskustoihin operoivan kuorma-autoliikenteen haittojen vähentämisellä.

Myöhemmin logistiikka-alueiden synnyttämisen ja kehittämisen ajureina ovat olleet mm. jatkuvasti kasvavat tavaravirrat ja niiden käsittelykapasiteetin rajoittuneisuus varsinaisilla satama-alueilla sekä kansallisten rautatieyritysten herääminen rautateiden tavarakuljetusten markkinaosuuden supistumiseen. Junakuljetusten kehitykseen panostetaan jatkossa myös EU-tasolla ja useissa maissa myös kansallisesti, ja niiden avulla logistiikkajärjestelmää voidaan kehittää sekä kestäväen kehityksen periaatteiden mukaisesti että kustannustehokkaammaksi.

Saksassa on viime vuosina panostettu logistiikka-alueiden syntyyn. Esimerkkinä Grossbeerenin logistiikkakeskus sijaitsee Brandenburgin osavaltiossa viisi kilometriä Berliinin kaupungin rajasta. Keskittymä on liikenteellisesti hyvässä paikassa, ja siitä on tarvittavat liittymät ja yhteydet alueellisiin ja kansallisiin liikenneväyliin. Logistiikka-alueen nykyinen käytetty maapinta-ala on 150 hehtaaria. Yrityksiä alueella toimi vuoden 2011 lopussa 67 ja työpaikkoja on noin 5000. Alueelle on sijoittunut merkittäviä vähittäiskaupan toimijoita kuten Lidl, mutta myös



Kuva 8. Berliinin kehäteillä sijaitsevat logistiikkakeskusalueet. (Lähde: GVZ Berlin 2013)



tukkukauppaa ja logistiikkapalveluyrityksiä, kuten DB Schenker ja DHL. Alueella on myös ajoneuvojen ja perävaunujen korjaamista ja huoltoa tarjoavia yrityksiä. Alueella on intermodaaliterminaali, jossa kontteja voidaan siirtää maanteiltä rautateille ja päinvastoin. Alueella on myös kaksi henkilöliikenteen juna-asemaa. (Lahtinen ym. 2012)

Suomessa logistiikka-alueisiin ei ole systemaattisesti panostettu, vaan logistiikkakeskukset ovat yleensä vain yhden yrityksen rakentamia terminaaleja. Käytännössä Kehä III:n varteen on kuitenkin syntynyt kokonainen logistiikkavyöhyke. Niiltä tosin puuttuu yhteishallinnointi, sen sijaan jokainen yritys hoitaa täysin omat huolto-, rakennus-, informaatio yms. tarpeensa. Lisäksi satamaa lukuun ottamatta logistiikkakeskuksissa ei ole mahdollisuutta intermodaalisuuteen eli vaihtaa kulkumuotoa esim. junasta kuorma-autoon tai päinvastoin.

### 2.3 Kuivasatama

Kuivasatama tarkoittaa terminaalia, johon kerätään lähiseuduilta kontit tai perävaunut ja siirretään suoraan junavaunuille ja satamaan. Pohjoismaissa Göteborgin satama on ollut edelläkävijä kuivasatamaliikenteessä. Göteborgin satama on suurin Itämeren aluetta palveleva yksikkösatama, vaikka se ei Itämeren rannalla sijaitsekaan. Syyt Göteborgin liikenteen suureen osuuteen Itämerellä ja erityisesti Ruotsin ulkomaankaupassa on paitsi suora yhteys Atlantilta ilman Tanskan salmia myös tehokkaat jatkoyhteydet satamasta maan muihin osiin.



Kuva 9. Göteborgin liikenne.  
(Lähde: Port of Gothenburg 2013)

Göteborgin satamaan on yhteydessä 22 Ruotsin sisämaan terminaalia, joista lähimmät sijaitsivat alle 100 kilometrin päässä Göteborgista ja kaukaisimmat 500 kilometrin päässä. Esimerkiksi Nässjö sijaitsee kahden tunnin junamatkan päässä Göteborgista, Tukholmasta ja Kööpenhaminasta. Siellä sijaitsivat mm. Jyskin, IKEA:n ja Rustan varastot. Jakelu Nässjöstä eteenpäin hoidetaan rekoilla. Vuodesta 2003 vuoteen 2012 päivittäisten junien määrä on lisääntynyt kuudesta 28:aan. Vuonna 2012 noin puolet sataman konteista kulki junilla.

Suomessa junaliikenne kuljettaa vain ns. kokojunakuljetuksia eli tavaraliikennettä suoraan sataman ja tehtaan väliä, mutta samaan junaan ei kerätä tavaraa useammalta toimittajalta. Yksikkökuljetukset, eli pienemmät erät ja kulutustavara kulkevat pääasiassa maanteitse rekoilla. Ruotsia vastaavaa sisämaanterminaalijärjestelmää ei ole siis kehitetty. Mikäli sellaista mietitään, olisi Vuosaaren satama ehdottomasti potentiaalisin merisatama tiheään laivafrekvenssinsä ja suuren yksikkökuljetusvolyyminsa takia.

Todennäköisin vaihtoehto sijoituspaikalle on tähän asti ollut Vuosaaren radan liittymäkohtaan sijoittuva Keravan Kerca-logistiikka-alue. Hanke ei ole lähtenyt toteutumaan ja alueella on vireillä asemakaavamuutos, jossa alueelle suunnitellun pistoraitteen aluevarauskin poistuisi. Uuden kuivasataman mahdollisia sijoituspaikkoja voisivat olla Järvenpää, Riihimäki tai Lahti.

Kuva 10. Kuivasataman mahdollisia sijoituspaikkoja. (Lähde: SITO 2013)



## 2.4 Östersundom ja kehityskäytävät

Helsinki, Vantaa ja Sipoo tekevät kuntien yhteistä yleiskaavaa Östersundomin alueelle. Kuntien yhteisen yleiskaavan lähtökohdatavoitteena on raideliikenteeseen perustuva pientalovaltainen kaupunki. Yleiskaava-alueella keskeisiä alueita on kolme: Länsisalmi, Östersundomin keskusta ja Sakarinmäen metroasema. Metrolinjaus kulkee näiden keskusten kautta Sipoon Majviktiin. Länsisalmella tarkoitetaan Östersundomin yleiskaavassa satama-alueen pohjoispuolelle Kehä III:n ja maantie 170:n risteykseen on suunniteltua aluetta.

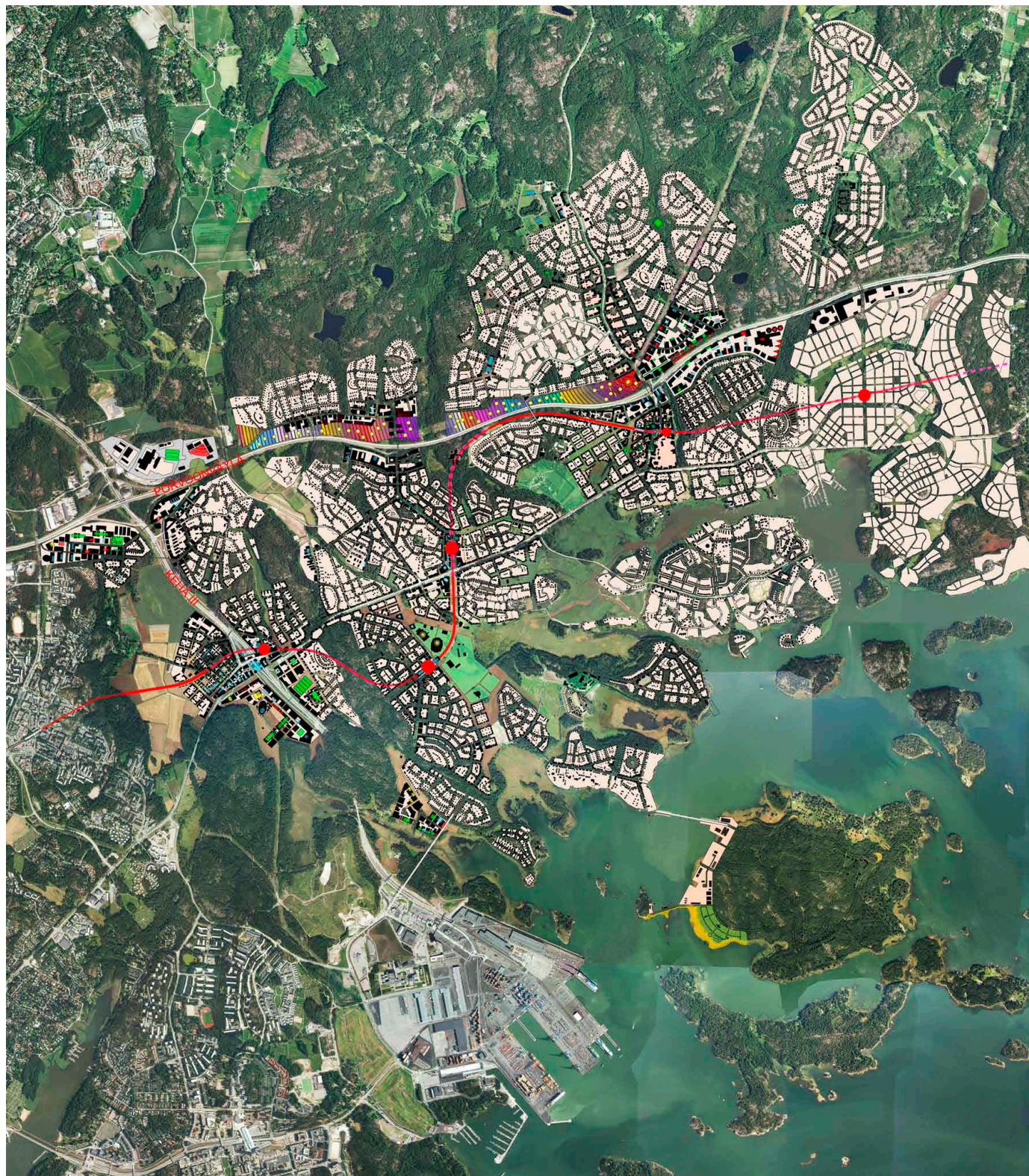
Östersundomin sijainti Vuosaaren sataman vieressä Kehä III:n ja E18 tien varrella luo uusia mahdollisuuksia Vuosaaren - Lentoaseman ja Venäjän liikennettä hyödyntävän logistiikka-alueen kehittämiseksi. Kaupungin strategiaohjelman 2013-2016 mukaan "Östersundomista suunnitellaan uusiutuvaan energiaan ja energiatehokkuuteen liittyvien ratkaisujen pilottialue ja houkuttelevan sijaintipaikka cleantech-alojen yrityksille".



Östersundomin suunnittelun lähtökohdissa (KSV 2008) todetaan, että seudullisen yritystoiminnan kehittämiseksi soveltuisivat lähinnä Kehä III:n sekä Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien liittymien alueet. Seudullinen työpaikkakeskittymä Kehä III:n varressa Vuosaari-Lentokenttä-akselilla olisi strategisten yhdyskuntarakenteellisten ja

Kuva 11. Luonnos Östersundomin yhteisen yleiskaavan korttelialueista ja metrolinjauksesta.

(kuva: Sakari Pulkinen KSV)





elinkeinopoliittisten tavoitteiden mukaista. Se vahvistaisi myös läheisten asuinalueiden vetovoimaa. Seuraavana kehityssuuntana nähdään Helsinki-Pietari akselin merkityksen korostuminen. Tällöin yritysalue voisi jatkua Kehä III:n liittymän suunnasta Porvoon väylän varressa itään päin. Maankäytön tehostuminen ja Östersundomin yleiskaavassa olevat uudet yhteydet parantavat merkittävästi potentiaalisen työvoiman saatavuutta.

Kaupunkitutkimus TA:n raportissa 'Pienyritysten toimintamahdollisuuksien tukeminen Östersundomin kaavoituksessa' keväältä 2012 todetaan niinikään, että Östersundom sijaitsee Suomen tärkeimmän logistisen akselin varrella. Sijainti tarjoaa yrityksille merkittäviä etuja, joiden ansiosta alueella on erityistä vetovoimaa. Tämä koskee erityisesti Länsisalmen aluetta. Länsisalmi on alueen luontevin paikka yrityspuistolle tai vastaavalle keskittymälle, joka voi toimia koko Östersundomin yritystoiminnan veturina. Östersundomissa on siis mahdollisuuksia Helsingin seudulle uusia toimijoita tuovaan kansainväliseen yrityskeskittymään. Myös lentokentän läheisyys tukee työvoiman liikkuvuutta, kansainvälisesti monipaikkaista asumista sekä yhteyksiä Aasian kasvaville markkinoille.

Etelä-Suomen rannikkoseutu ja Kaakkois-Suomi muodostavat Venäjälle, erityisesti Pietarin talousalueeseen suuntautuvan transitoliikenteen käytävän. Pietarin väestö vastaa koko Suomen väkimäärää elintason ollessa paljon meitä jäljessä ja talouden kasvaessa nopeammin. Venäjän liittyminen maailman kauppajärjestö WTO:hon kasvattavat tavaravirtoja Euroopasta Venäjälle, ja osa näistä kulkee Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentokentän kautta.

Käytännössä Vuosaaren satamaan saapuva raakatuotteen transitokontti voisi siirtyä Länsisalmissa sijaitsevalle toimijalle, joka räätälöisi ja viimeisteli tuotteet kuljettaakseen ne sitten edelleen Pietariin kauppoihin ja loppukäyttäjille. Osa tuotteista lähetettäisiin Aasiaan lentoteitse. Toisaalta logistiikka ja ostosmatkailu voisivat yhdistyä palveluissa, joita tilaa vievä kauppa (esim. kodinkoneet) tarjoaisi ostosmatkailijoille.

Lähteet:

Alli-kartasto, 2013, ALLI-kartasto – Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan pohjustus, <http://www.tut.fi/verne/alli-kartasto/>, viitattu 1.7.2013.

GVZ Berlin 2013. <http://www.gvz-berlin.de/3-standorte.html>, viitattu 10.9.2013.

Helsingin sanomat 2012. Suomen väestöllinen keskipiste on Hauholla, 30.7.2012 <http://www.hs.fi/kotimaa/a1305587973792>, viitattu 1.7.2013.

Kaupunkitutkimus TA, 2012, Pienyritysten toimintamahdollisuuksien tukeminen Östersundomin kaavoituksessa. <http://yhteinenostersundom.fi/2012/04/miten-pienyrykset-viihtyv%C3%A4t-tulevaisuuden-%C3%B6stersundomissa/>, viitattu 1.7.2013.

KSV 2008. Sipoosta ja Vantaalta liitettävän alueen suunnittelun lähtökohtia. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:4. <http://ksv.hel.fi/fi/julkaisusarjat>, viitattu 15.8.2013.

Lahtinen, H. & Pulli, J (toim.) 2013. Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja, EslogC, ESA Print Oy, Lahti.

Port of Gothenburg, 2013. <http://www.portofgothenburg.com/Line-selection/RAILPORT-Scandinavia/>, viitattu 1.7.2013.

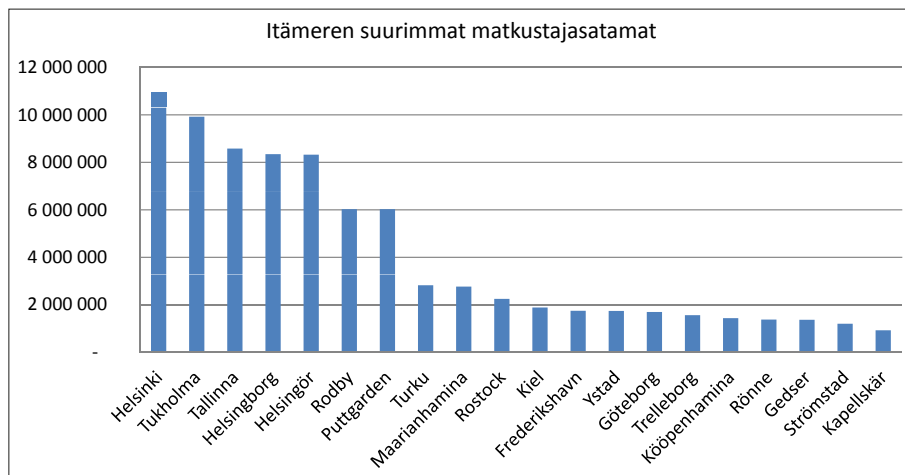
SITO, 2013. Länsisataman maaliikenneyhteyksien kehittäminen. Julkaisematon.

# 3. Helsingin kansainvälisten yhteyksien kehittyminen

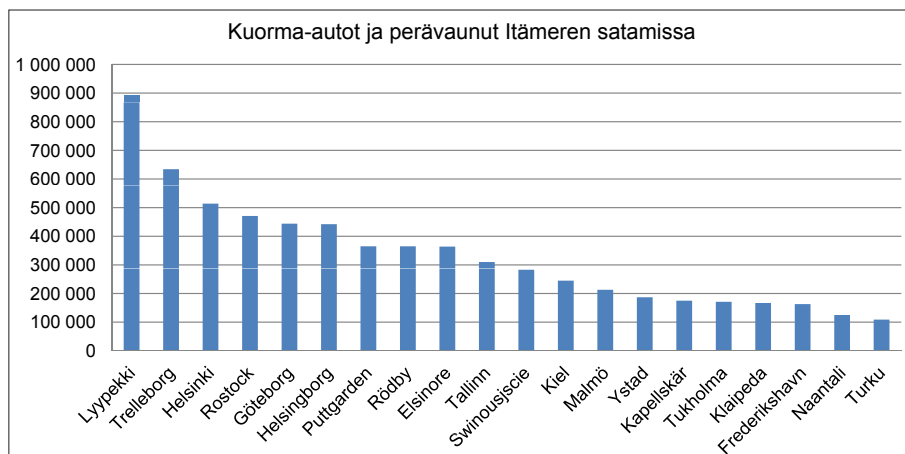
## 3.1 Helsingin Sataman liikenne

Helsinki on Itämeren suurin matkustaja-satama ja kuuluu Itämeren kahdenkymmenen suurimman tavarasataman joukkoon, ja on kolmanneksi suurin kuorma-auto- ja perävaunusatama Itämerellä.

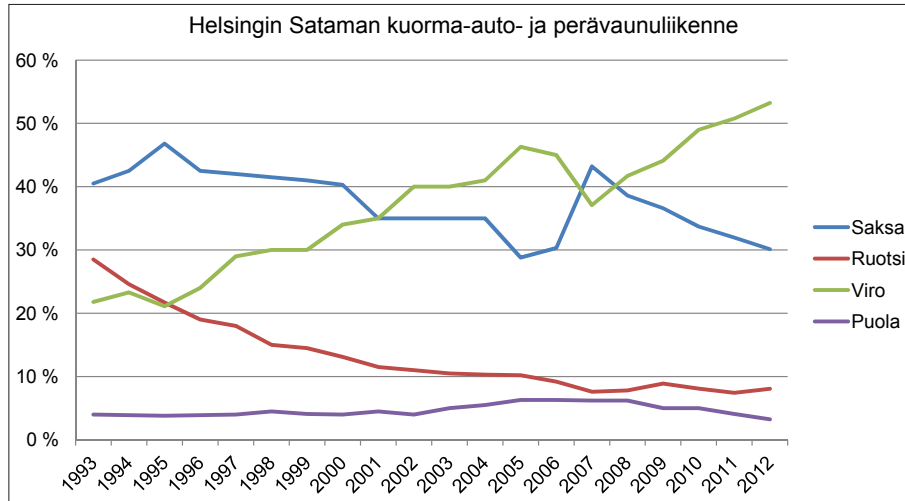
Johtuen suomalaisten väestöllisen keskipisteen sijainnista lähellä pääkaupunkiseutua (ks. luku 1), Helsingin Satama on Suomen tärkein matkustajasatama ja Turun, Naantalin ja Hangon ohella tärkeimpiä yksikköliikennesatamia. Yksikköliikenne muodostaa suurimman osan Helsingin Sataman liikenteestä. Helsingin Sataman liikenteestä suurin osa käsitellään Uudenmaan logistiikka-alueilla, mm. Kehä III:n alueella, ja ainoastaan osa jää terminaaleihin Vuosaaren satamassa.



Kuva 12 ja 13. Helsingin Satama vertailtuna muihin Itämeren satamiin kuorma-auto- ja perävaunu- sekä matkustajaliikenteen osalta (pois lukien Venäjä). (Lähde: Turun yliopisto 2012)



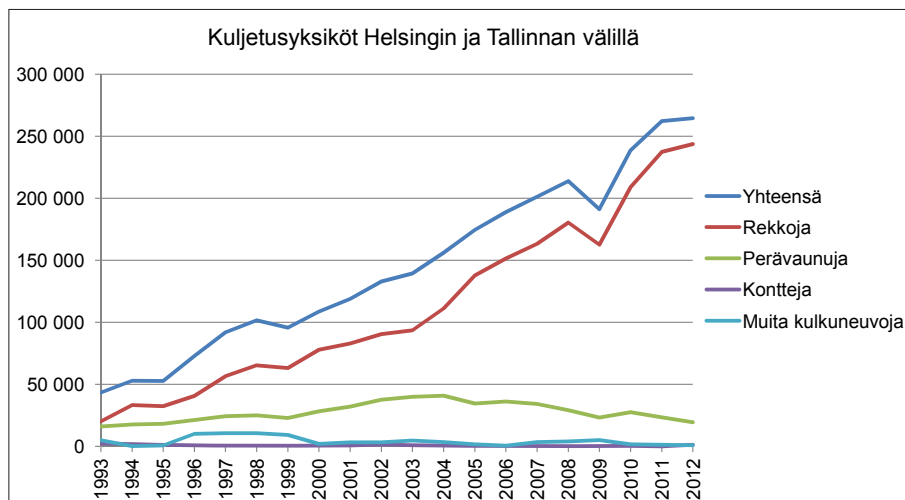
Kuvista 14 näkyy, että vaikka Helsingin Sataman yksikkökuljetukset ovat kasvaneet viimeiset parikymmentä vuotta suomalaisten kulutuksen lisääntymisen myötä, Helsingin ja Saksan välinen liikenne on menettänyt johtoasemansa Viron liikenteelle. Ruotsin liikenne on vähentynyt radikaalisti. Saksan yksikköliikenne kulkee tänään Vuosaaren sataman kautta, kun taas Viron ja Ruotsin liikenteet hoidetaan Länsi- ja Eteläsatamasta sekä Katajanokan satamasta matkustaja-autolautoilla yhdistäen samaan laivaan tavarat ja matkustajat.



Kuva 14. Helsingin Sataman kuorma-auto ja perävaunukuljetusten määrät eri kohteisiin. (Lähde: Liikennevirasto 2013)

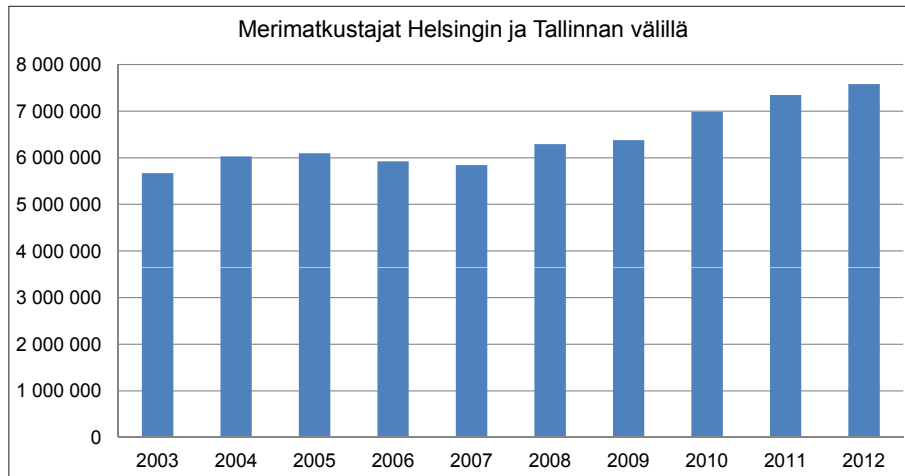
### 3.2 Helsinki-Tallinna liikenteen kehittyminen

Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee noin 260 000 kuorma-autoa vuosittain kuljettaen lähinnä kulutustavaraa. Tuotteet jakautuvat kolmeen osaan: Suomen ja Viron väliseen kauppaan, Viron läpi kulkevaan Suomen transitokuljetuksiin sekä teollisuus- ja palvelutuotannon sisäiseen tavarankuljettamiseen, kuten pesulapyykkien vientiin Suomesta Viroon tai tuotteiden alihankintana tapahtuvaan pakkaamiseen ja käsittelyyn. Liikenteen odotetaan kasvavan seuraavina vuosina jopa 10 % vuodessa.



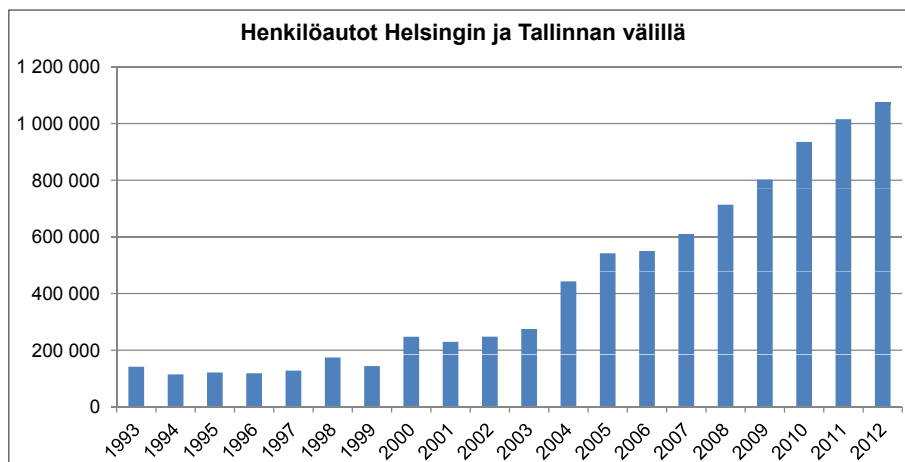
Kuva 15. Helsingin ja Tallinnan välinen yksikköliikenne. (Lähde: Liikennevirasto 2013)

Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee noin 7 miljoonaa matkustajaa vuosittain. Matkustajista suurin osa on suomalaisia vapaa-ajan matkustajia, vajaa kymmenen prosenttia suomalaisista on työmatkalla, kun virolaisista noin 40 % tulee työn takia Suomeen. Laskelmien mukaan noin 30 - 40 000 virolaista käy säännöllisesti töissä Helsingin seudulla. On oletettavissa, että sekä työmatkaliikenne että ennen kaikkea vapaa-ajanliikenne tulee lisääntymään tulevaisuudessa. (Lähde: Tapaninen 2012)



Kuva 16. Merimatkustajat Helsingin ja Tallinnan välillä (yhdensuuntaiset matkat). (Lähde: Liikennevirasto 2013)

Viimeaikaisista trendeistä suurin on ollut henkilöautojen määrän lisääntyminen. Henkilöautoja tarvitsevat sekä vapaa-ajan matkustajat matkatavaroiden ja ostosten kuljettamiseen että työntekijät jatkoysteyksiinsä. Nykyisin käytössä olevat matkustaja-autolauttajärjestelmä onkin erityisen suosiollinen henkilöautokuljetuksiin.



Kuva 17. Henkilöautojen määrä Helsinki-Tallinna välillä. (Lähde: Liikennevirasto 2013)

### 3.3 Lentoliikenne

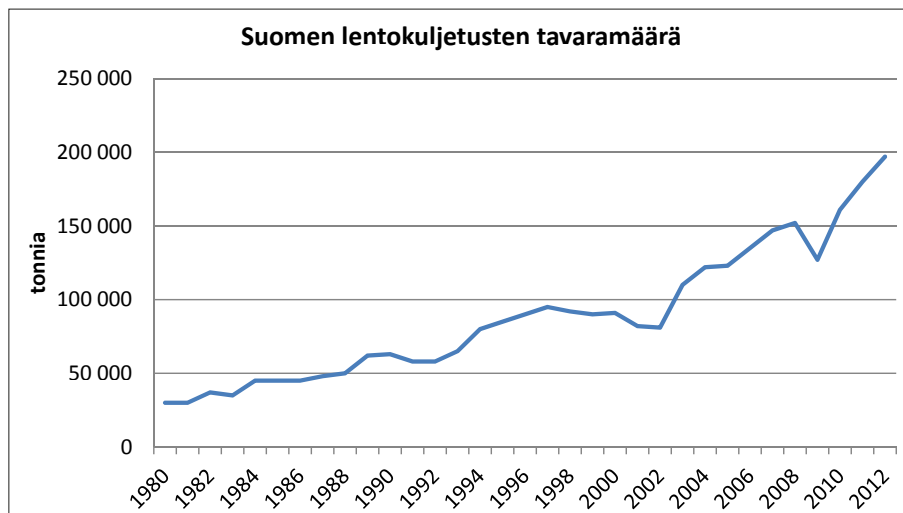
Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkee vuosittain noin 15 miljoonaa matkustajaa. Lentoasema palvelee Suomen lisäksi myös mm. Tallinnasta ja Pietarista tulevia matkustajia (Tallinnasta laivalla tulevista vajaa satatuhatta henkeä jatkaa Helsinki-Vantaalta eteenpäin), sekä runsaasti Euroopan ja Aasian välillä kulkevia matkustajavirtoja.

Helsingin Sataman matkustajaliikenteen linkittyminen Helsinki-Vantaan lentoasemalle tehokkain vaihtoyhteyksin onkin erittäin tärkeä kehityskohde. Siinä on erityisesti huomioitava matkanteon nopeus, paikallisliikenteen frekvenssit ja matkatavaroiden kuljetuksen helppous. Tänä päivänä henkilöauto palvelee parhaiten sataman ja lentoaseman välistä liikennettä.

Lentoaseman kautta liikkuu muutamia satoja tuhansia tonneja tavaraa vuodessa. Arvolla mitattuna 8% Suomen ulkomaankaupasta kulkee lentorahtina (2012). Lentotavara on kuitenkin erittäin kevyttä, joten painolla mitattuna luku on vain 0,2 %. Tästäkin lentorahdiksi tilastoidusta tavarasta vain noin puolet kulkee varsinaisesti lentäen ja muut lähtevät Suomesta laivoilla pääasiassa Vuosaaren, mutta myös Etelä- ja Länsisataman sekä Hangon sataman, kautta. Käytännössä tämä tarkoittaa muutamia kymmeniä rekkoja vuorokaudessa Lentoasemalta Vuosaaren tai toiseen suuntaan.

Rahtiliikennettä Helsinki-Vantaalla on siis vain muutama prosentti Vuosaaren sataman tonneista, mutta ne käyttävät samoja logistiikan jakelukeskuksia, logistiikka-alueita ja muuta infrastruktuuria. Lentorahti on taloudellisesti arvokkainta kuljetettavaa lastia, jolla on suurimmat vaatimukset logistiikkarakenteelle. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kyseisen tavarantoimituksen nopeus, luotettavuus, turvallisuus ja jäljitettävyys ovat moninkertaisesti tärkeämpiä kuin kuljetuksen hinta. Nykyisille ja tulevaisuudessa Helsingin seudulle houkuteltaville tuotantoyrityksille sujuva yhteys sekä Vuosaaren että lentoasemalle on suuri etu.

Kuva 18. Lentokuljetusten tavaramäärän kehitys. (Lähde: Alli-kartasto 2013)





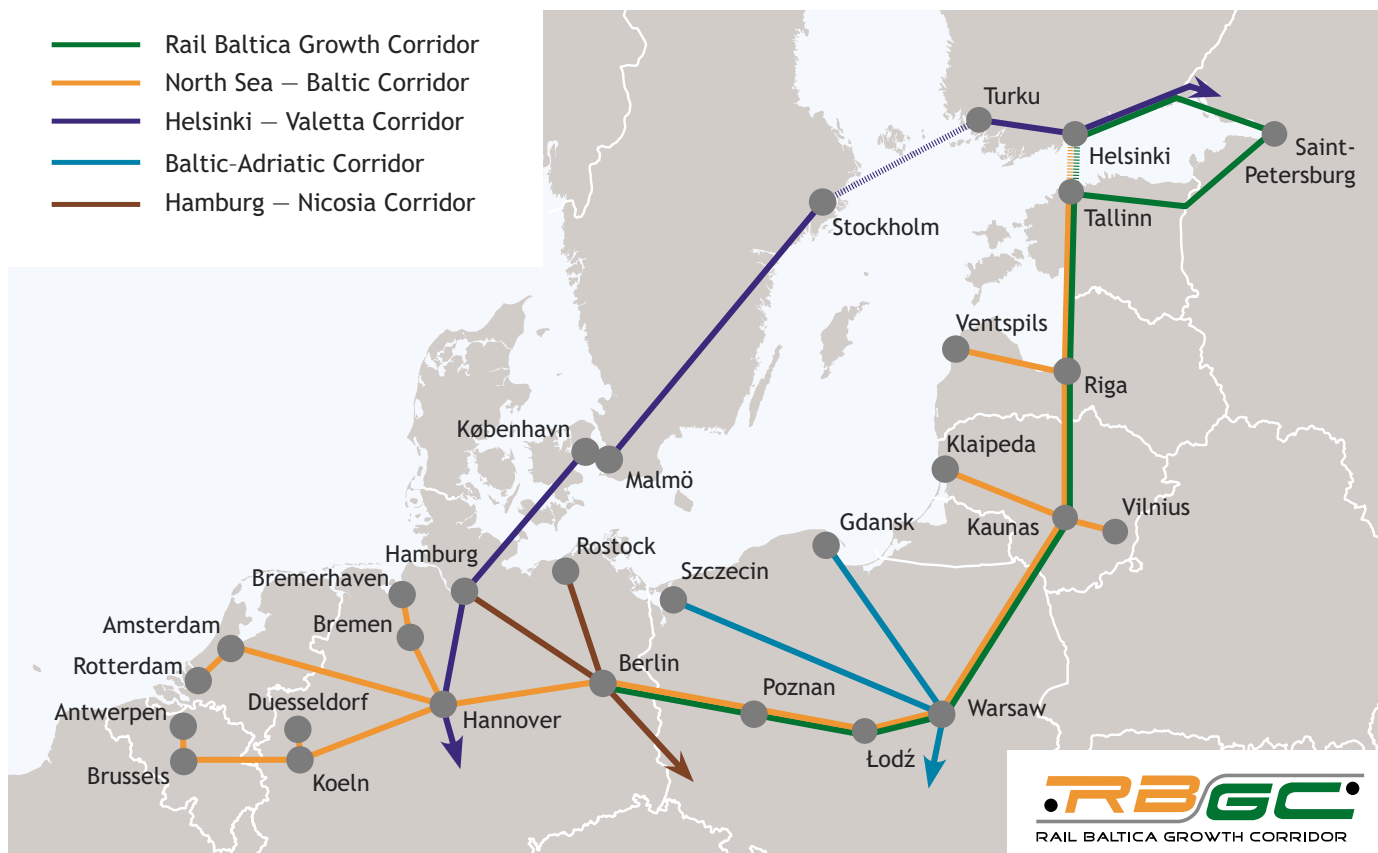
### 3.4 Rail Baltic

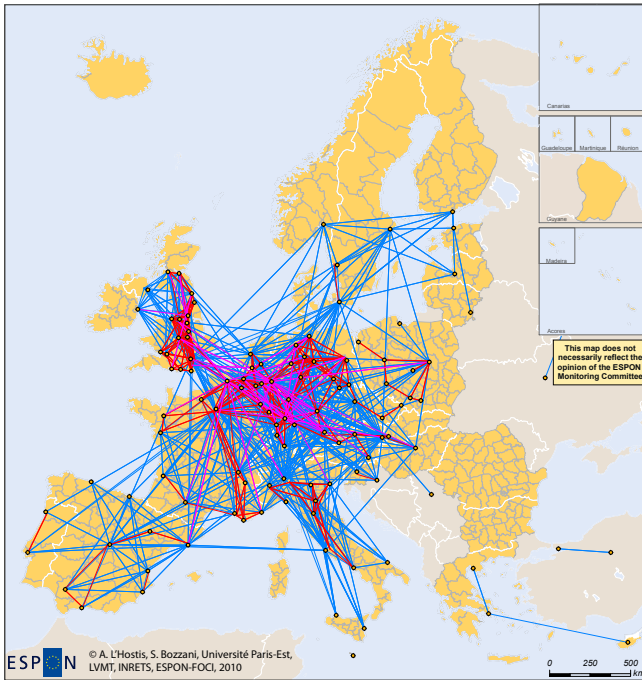
Euroopan Union keskeisiä tavoitteita on lisätä ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta. Sitä varten EU on määritellyt Euroopan laajuisen ns. TEN-T verkoston, johon liikenneverkon kehittämistoimenpiteet keskitetään. Kuvassa 20 näkyy, että Riika ja Vilna ovat lähes ainoita eurooppalaisia pääkaupunkeja, joista ei pysty tekemään päivävierailua toiseen. Tämän katsotaan olevan suurena haittana alueen tasapainoiselle kehitykselle ja kilpailukyvyllä. Toisaalla EU:n 2050 ohjelmassa tavoitteena on siirtää 50 prosenttia keskipitkän matkan (yli 300 km) matkustaja- ja tavaraliikenteestä maanteiltä rautatie- tai vesiliikenteeseen.

Vuonna 2011 tehdyssä ehdotuksessa TEN-T verkoston päivittämisestä erääksi keskeisistä kehittämiskohteista on Helsingistä Berliiniin kulkeva ns. Rail Baltic -rautatieyhteys. Rail Baltic -yhteyden suunnitteluun on perustettu kesällä 2013 Baltian maiden yhteisyritys ja rakentaminen on tarkoitus aloittaa EU:n taloudellisella tuella jo tällä vuosikymmenellä. Tavoitteena on matkustajille runsaan neljän tunnin matka-aika Tallinnasta Varsovaan. Jo sitä ennen pyritään saamaan käyttöön nykyinen leveämmän raidelevyden Rail Baltica -rautatie Tallinnasta Liettuan ja Puolan rajalle rahtiliikenteen käyttöön.

Kiristyvät ympäristömääräykset, mm. runsasrikkisen polttoaineen kieltä merellä, tullevat nostamaan nopean yksikköliikenteen kustannuksia merellä. Rail Baltic tarjoaa suomalaiselle vienti- ja tuontiliikenteen yksikkökuljetuksille ympäristöystävällisen vaihtoehdon. Se vaatii kuitenkin varsinaisten rautatiekuljetusten yhdistämistä meritse Suomeen. Tällä hetkellä suomalaisen teollisuuden yksikkökuljetukset kulkevat kuorma-autoilla ja matkustaja-autolautoilla Länsisatamasta Tallinnan Vanhaan satamaan, mutta volyymin lisääntyessä ainakin osa rahtiliikennettä Tallinnaan voisi kulkea myös Vuosaaren sataman kautta.

Kuva 19. Rail Baltic nopea yhteys.  
(Lähde: www.rbgc.eu)





Kuva 20. Eurooppalaisten pääkaupunkien saavutettavuus toisistaan yhden päivän matkalla käyttäen junaa (punainen) tai lentoyhteyttä (sininen). (Lähde:ESPON 2013)

### 3.5 Helsinki-Tallinna tunneli

Helsingin ja Tallinnan liikenteen kasvaessa on esitetty tunnelin rakentamista maiden välille. Mikäli tunneli olisi olemassa, se voisi tukea kaupunkien elinvoimaisuutta ja kansainvälistä kilpailukykyä.

Rautatietunnelin liittämistä Suomen rataverkkoon on tehty alustavia järjestelmätason suunnitelmia. Tunnelipohdinnat vaativat kuitenkin vielä huomattavasti tarkempia taloudellisia ja toiminnallisia selvityksiä ennen kuin tarkempaan suunnitteluvaiheeseen voidaan ryhtyä.

Vertailukohtana voidaan pitää rakenteilla olevaa Brennerin tunnelia Alppien ali, jonka kustannusarvio on 8,5 miljardia euroa ja valmistumisajankohta vuosi 2025. On arvioitu, että Brennerin tunnelin kautta tulee kulkemaan yli 2,3 miljoonaa rekkaa vuodessa ja yli 12 miljoonaa henkilöautoa (BBT 2012), kun Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee tällä hetkellä noin 260 000 rekkaa ja noin miljoona henkilöautoa, mutta yli 7 miljoonaa matkustajaa.

Lähteet:

Alli-kartasto, 2013, ALLI-kartasto – Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan pohjustus, <http://www.tut.fi/verne/alli-kartasto/>, viitattu 1.7.2013.

BBT 2012. Brenner Base Tunnel. <http://www.bbt-se.com/en/>. Viitattu 1.7.2013.

ESPON 2013, FOCI- Future orientation of cities, Final report [http://www.espon.eu/main/Menu\\_Projects/Menu\\_AppliedResearch/foci.html](http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_AppliedResearch/foci.html). Viitattu 30.8.2013.

Liikennevirasto 2013. Ulkomaan meriliikennetilastot. [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan\\_meriliikenne](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan_meriliikenne). Viitattu 30.8.2013.

Tapaninen U. (toim.) 2012: Helsinki and Tallinn on the Move, Final report of H-TTransplan project, Lönnberg painot.

Turun yliopisto, 2012. Baltic Port List . <http://www.balticportlist.com/?cat=43>. Viitattu 20.7.2013.

## 4. Helsingin Satama

### Satu Lehtonen

Helsingin Sataman toimipaikkoina ovat Eteläsatama (Makasiini- ja Olympiaterminaalit) Katajanokan satama, Länsisatama ja Vuosaaren satama. Kansainvälisiä risteilyaluksia palvelevat Eteläsatama, Katajanokan satama, Hernesaari ja Länsisatama. Matkustajamäärä vuonna 2012 oli 10,6 miljoonaa, josta lähes 390 000 oli kansainvälisiä risteilymatkustajia.

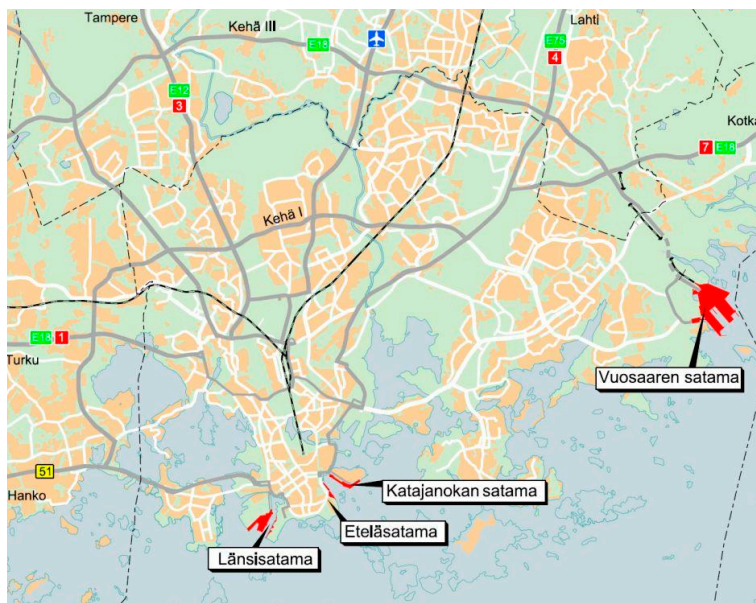
Vuonna 2012 Helsingin Sataman kautta kulkenut kokonaistavaramäärä oli 10,8 miljoonaa tonnia. Aluskäyntejä satamassa oli 8733 (265 kansainvälistä risteilyalusta). Helsingin Sataman kokonaisajoneuvomäärä vuonna 2012 oli 1,77 miljoonaa ajoneuvoa, josta 500 000 raskasta liikennettä.

Linjaliikenteen (autolauttaliikenteen) matkustajista pääosa on suomalaisia, virolaisia, ruotsalaisia ja venäläisiä. Kansainvälisen risteilyliikenteen matkustajat ovat mm. yhdysvaltalaisia, brittejä, saksalaisia, espanjalaisia ja italialaisia.

Tavaraliikenneyhteyksiä Helsingin Satamasta on mm. Saksaan, Iso-Britanniaan, Alankomaihin, Belgiaan, Tanskaan, Ruotsiin ja Viroon. Helsingin Satama on Suomen suurin yleissatama ja Itämeren johtava matkustajasatama.

Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavarantoiminnan arvo on kolmasosa Suomen ulkomaankaupan arvosta ja 40 % merikuljetusten arvosta. Helsingin Sataman markkinaosuus Suomen satamien yksiköidystä tavaraliikenteestä on 26 % ja satamien matkustajaliikenteestä 71 %. Asiakaskuntana on 15 000 ulkomaankauppaa harjoittavaa yritystä ja 200 sidosyritystä, mm. varustamot, huolintaliikkeit, matkanjärjestäjät ja poliisi, tulli ja rajavartiolaitos.

Sataman kustannusvaikutus tuotteen loppuhintaan on satamakustannuksina 1 % ja kuljetuskustannuksina 10 %. Satama-ala työllistää 17 800 henkeä, mikä on 3 % Helsingin seudun työllisistä. Helsingin Sataman arvonlisäys Helsingin seudun bruttokansantuotteeseen on 5 prosenttia ja koko Suomen bruttokansantuotteeseen 1 prosentti.



Kuva 21. Helsingin Sataman satamanosat. (Lähde: Helsingin Satama)

# 5. Vuosaaren satama tänään ja huomenna

## Ari Parviainen ja Satu Lehtonen

Helsingin uusi tavarasatama, Vuosaaren satama otettiin käyttöön marraskuussa 2008, jolloin Länsisataman tavarasatamatoiminnot ja Sörnäisten sataman toiminnot siirtyivät Vuosaareen. Osa tavaraliikenteestä kulkee kuitenkin muutoksen jälkeenkin Etelä- ja Länsisatamien kautta matkustaja-autolautoilla. Tämän liikenteen osuus Helsingin Sataman tavaraliikenteestä on noin neljännes.

Vuosaaren sataman kautta kulkee sekä kontti- että ro-ro -liikennettä sekä pieni määrä lähinnä Saksaan suuntautuvaa ns. ropax-matkustajaliikennettä. Tuonnin ja viennin osuudet ovat Vuosaaren satamassa tasapainossa. Liikenteen määrän kehitys sataman avaamisesta tähän päivään on noudattanut Suomen talouden yleistä kehitystä. Vuosaaren sataman kokonaisliikenne vuonna 2012 oli 6,9 miljoonaa tonnia, josta vientiä 3,3 milj. tonnia ja tuontia 3,6 milj. tonnia. Konttiliikenteen määrä oli 405 000 TEUta (3,1 milj. tonnia), josta viennin määrä oli 196 000 TEU ja tuonnin 208 000 TEU. Vastaavasti ro-ro -liikenteen kokonaismäärä oli 241 000 yksikköä (3,3 milj. tonnia), josta vientiä 118 000 yksikköä ja tuontia 124 000 yksikköä. Matkustajia oli 236 000. Aluskäyntejä oli 2 277 kpl.

Nykyisellään Vuosaaren sataman hallinnoiman alueen laajuus on n. 240 hehtaaria ja siihen kuuluu varsinaisen satama-alueen lisäksi satamaan liittyvälle yritystoiminnalle varattuja alueita kuten logistiikka-alueet sekä satamakoneiden ja satamaan liikennöivän ajoneuvokaluston huolto- ja korjaustoimintojen alueet, joiden kehittämisestä Helsingin Satama osaltaan vastaa yhteistoiminnassa alueella toimivien yritysten kanssa.

Satamakeskuksen asemakaavassa satama-alueeksi merkityllä yritysalueella on vielä rakentamatonta tilaa. Tämä "vapaa tila" on sataman ja sen yritysalueen toiminnan kannalta tarpeellinen resurssi, joka osaltaan takaa sataman ja siihen liittyvän elinkeinotoiminnan mahdollisuudet toiminnan kehittämiseen ja kasvuun sekä kilpailukyvyyn säilyttämiseen tulevaisuudessa. Nykytilanteessa vapaana oleva alue myös mahdollistaa erilaisten logistiikkatoimintojen häiriötilanteiden hallinnan satamakeskuksen alueella ilman, että siitä koituu haittaa yleiseen katu- ja tieverkkoon.

Vuosaaren sataman liikenneyhteydet kuten meriväylä, satamatie ja satamarata rakennettiin samassa yhteydessä sataman kanssa ja ovat siten toiminnallisesti nykyaikaiset. Meriväylän kulkusyvyys on 11 metriä. Sataman raideyhteys johtaa pääradalle Keravan Savion kohdalle ja se on sähköistetty sataman järjestelyratapihalle saakka. Sataman kaikkiin osiin on raideyhteys, mikä mahdollistaa raideyhteyden tehokkaan hyödyntämisen. Sataman maantieyhteys on moottoritietasoinen ja johtaa Kehä III:lle, jolta on suora yhteys kaikille valtakunnan pääväylille. Nykyisellä rakenteella sataman, siihen liittyvien yritysalueiden ja liikenneyhteyksien kapasiteetti mahdollistaa liikennemäärän kasvun jopa kaksinkertaiseksi nykyiseen liikenteeseen nähden.

Raideliikenteen osuutta on nykyisellä infrastruktuurilla mahdollista kasvattaa n. 20 %:iin kokonaisliikenteestä. Toiminnan tehostamisella ja pienillä muutoksilla infrastruktuurissa kapasiteettia on mahdollista kasvattaa vieläkin enemmän.

Talouden ja tavaraliikenteen sekä yleisemmin laivaliikenteen ja ulkomaankaupan tuleva kehitys asettaa satamallekin paineita kehittää toimintaansa ja infrastruktuuriaan kilpailukyvyyn säilyttämiseksi. Meriliikenteen päästövaatimusten tiukentumisen ja vallitsevan trendin myötä Itämerellä liikennöivien alusten koko ja kulkusyvyyden tulee jatkossakin kasvamaan. Vastatakseen tähän tarpeeseen Vuosaaren sataman yksi lähivuosisen kehityshankkeita on satamaan johtavan väylän syventäminen 13 metrin kulkusyvyyteen. Tästä syystä Helsingin Satama on yhteistyössä liikenneviraston kanssa laatinut Vuosaaren väylän syventämistä koskevan esiselvityksen ja liikennevirasto kannattavuustarkastelun, jonka tuloksena väylän syventämishanke on todettu kannattavaksi.

Väylän syventämistä tukee myös Helsingin kaupungin energiapolitiisiin tavoitteisiin kuuluva Helsingin Energian tavoite lisätä uusiutuvien energialähteiden käyttöä ja siihen liittyvä suunnitelma korvata Hanasaaren B-voimalaitos Vuosaaren rakennettavalla uudella monipolttoainevoimalaitoksella, jonka käyttöönoton on suunniteltu tapahtuvan 2020-luvun alussa. Suurimman osan uuden voimalaitoksen polttoainehuollosta on suunniteltu tapahtuvan meriteitse. Polttoainekuljetusten tehokas toteutus edellyttää sellaisia aluskokoja, että väylän syventäminen on välttämätöntä.

Vuosaaren uusi voimalaitos tulee toteutuessaan lisäämään Vuosaaren sataman tavaravirtoja merkittävästi. Samalla se lisää satamaan johtavien meri- ja maaliikenneväylien liikennettä. Koska voimalaitoksen polttoaine on ns. bulkkitavaraa, tuo se myös uuden elementin Vuosaaren sataman toimintaan ja sataman sisäisiin järjestelyihin mm. erilaisten kuljetinratkaisujen muodossa. Voimalaitos ja sen polttoainevarastot tulevat varaamaan merkittävät alueet sataman ulkopuolelta satamakeskuksen alueelta, mikä tulee huomioida tulevaisuuden suunnittelu- ja kaavoitushankkeissa.

Toinen Vuosaaren sataman lähitulevaisuuden kehittämiskohde on raideliikenne ja rautateitse kulkevan tavaraliikenteen kasvattaminen. Sataman nykyinen raideverkko mahdollistaa jo rautateitse tapahtuvan tavaraliikenteen tuntuvan lisäyksen ja vähäisin lisäinvestoinnein esim. yhdistettyjen kuljetusten toiminnan aloituksen. Tämän lisäksi yhteistyössä eräiden sataman toimijoiden kanssa on selvitetty kuormaustermiinalin toteutusta ja säännöllisen aikataulutetun yhdistettyjen kuljetusten runkolinjan käynnistämistä. Hankkeelle on satamakeskuksen puolesta jo täydet edellytykset olemassa, mutta sen toteutuminen edellyttää raideliikenteen kilpailukyvyyn tuntuvaa parantumista suhteessa kumipyöräkuljetuksiin.

Vuosaaren sataman logistiikka-alueelle voisi tulevaisuudessa rakentua jopa merkittävä rautatiekeskus, jos pitkään toivottu konttijunayhteys Pietariin toteutuisi. Yhdessä kotimaan yhdistettyjen kuljetusten kanssa konttijuna lisäisi Vuosaaren satamakeskuksen kiinnostavuutta erityisesti venäläisyriyten keskuudessa, mikä puolestaan myös kasvattaisi alueen toimitilojen kysyntää. Vaikka konttijunayhteys ei yksinään lisäisi Helsingin Sataman volyyymia huomattavasti, junayhteys olisi uudenlainen tuote, joka mm. mahdollistaisi kuljetuksen Pietariin häiriötilanteiden kuten paksujen jäiden tai lakkojen aikana.

Helsingin Satama sekä talous- ja suunnittelukeskuksen elinkeinopalvelu selvittivät yhdessä Innolink Oy:n kanssa keväällä 2012 Helsingin ja Pietarin välisen nopean ja säännöllisen konttijunayhteyden kaupallisia, teknillisiä ja tullitekniillisiä edellytyksiä. Huolimatta alan toimijoiden kiinnostuksesta hanketta kohtaan konttijunayhteydelle ei vielä 2013 syksyllä ole löytynyt toimijaa, joka olisi ollut valmis ottamaan kantaakseen toiminnan käynnistämiseen sisältyvät riskit.



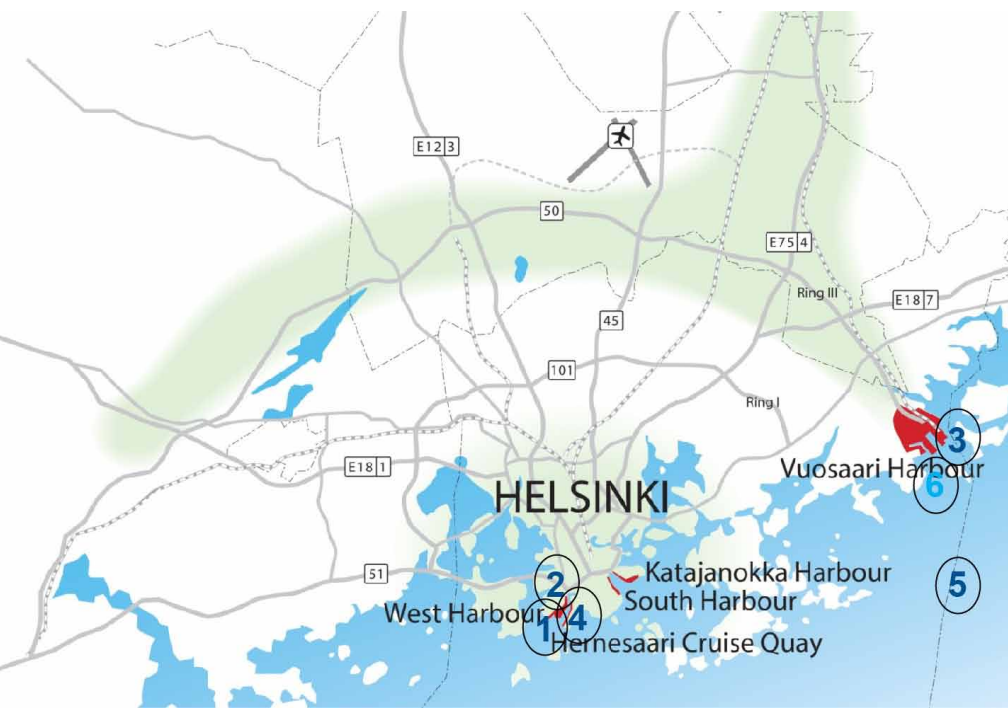
Pidemmillä aikavälillä Vuosaaren sataman kehittämiseen tulee vaikuttamaan mm. Östersundomin yhteisen osayleiskaava-alueen kehittyminen. Yleiskaava-alueen sataman kannalta keskeisiä alueita ovat Kehä III:n ja satamaradan sekä Porvoonväylän muodostamat liikennekäytävät, joiden läheisyys on satamaa käyttävälle ja hyödyntävälle yritystoiminnalle luonteva sijoituspaikka. Satamaa käyttävän yritystoiminnan sijoittuminen kyseiselle alueelle on omiaan tehostamaan sataman toimintaa ja lisäämään liikennettä.

Vaikka sataman kapasiteetti mahdollistaa liikennemäärien voimakkaan kasvun, eikä nykyuotoisella liikenteellä ole näköpiirissä tarvetta sataman alueen laajentamiselle, on tärkeää, että tulevilla maankäytön ratkaisuilla ei suljeta pois mahdollisuutta kehittää satamatoimintaa myös alueen laajentumisen osalta. Koska yleiskaava on pitkävaikutteinen ja useiden vuosikymmenien päähän ulottuva tulisi siinä varata mahdollisuus myös sataman alueen laajentamiselle. Toinen pitkälle tuleville vuosikymmenille ulottuvassa maankäytön suunnittelussa huomioitava yksityiskohta, joka on tärkeää ottaa huomioon jo yleiskaavatyössä, on tilan varaaminen mahdolliselle satamaan johtavalle tai sataman kautta kulkevalle metrolinjalle, joka osaltaan luo sujuvat jatkoyhteydet muuhun liikenneverkkoon (rautatie ja yhteydet mm. lentoasemalle).

Matkustajaliikenteen osalta Vuosaaren sataman nykyiset matkustajaterminaalijärjestelyt mahdollistavat nykyisenkaltaisen ropax-liikenteen matkustajamäärien kasvun yli kaksinkertaiseksi nykytasosta (188 000 vuonna 2012 Saksaan ja Puolaan). Varsinaisen matkustaja- tai matkustaja-autolauttaliikenteen käynnistäminen Vuosaaresta edellyttäisi kokonaan uuden terminaalin ja nykyisestä satamarakenteesta erillisen satamanosan sekä siihen liittyvien liikennejärjestelyiden toteuttamista. Ratkaisu edellyttäisi satojen miljoonien eurojen investointia eikä siten ole näköpiirissä olevan Vuosaaren matkustajaliikenteen kehityksen valossa mahdollista toteuttaa lähivuosikymmenien aikana.

Helsingin Sataman laatiman Satamanosien kehittämissuunnitelman (2012) mukaisella suunnitelmakaudella (vuoteen 2030) sataman tavoitteena on kehittää Vuosaaren satamaa tavaraliikennettä ja pääasiassa tavaraliikennettä kuljettavien alusten satamana. Automatkustamiseen pohjautuvaa matkustajaliikennettä ja matkustajasatamapalveluita pyritään kehittämään yhteistyössä varustamoiden kanssa. Suunnitelmakaudella (vuoteen 2030 saakka) Vuosaaren ei kuitenkaan ole tarkoitus toteuttaa uusia investointeja matkustajaterminaaliin, vaan nykyisen matkustajalauttakonseptin toimintaedellytykset halutaan säilyttää nykyisissä satamanosissa. Erityisesti rahtiliikenteen osalta pyritään löytämään keinoja Vuosaari - Muuga yhteyden kehittämiseksi.

Kuva 22. Helsingin Sataman kehittämissuunnitelma.  
(Lähde: Helsingin Satama)



### Operational strategy until 2022 Most essential measures

1. West Harbour project
  - 2–3 new berths, 6 ha expansion area
  - New terminal and parking solution
  - Improvement of fairway
2. Street network improvement
  - In co-operation with other City of Helsinki departments
3. Vuosaari – Muuga traffic development
  - In co-operation with Port of Tallinn and shipping lines
4. New cruise berth to Hernesaari
5. Vuosaari fairway development
6. Further actions after 2022?

## 6. Elinkeinorakenne Vuosaassa

### Anne Karlsson

Tilastokeskuksen mukaan Vuosaassa oli noin 5200 työpaikkaa ja 890 yritysten toimipaikkaa vuonna 2010. Julkisen sektorin toimipaikkoja on alueella lisäksi 79. Työpaikoista suurin osa keskittyy Keski-Vuosaaren (noin 1800 työpaikkaa) sekä Aurinkolahteen ja Niinisaareen, joissa on molemmissa noin tuhannen työpaikan keskittymät. Niinisaaren osa-alueella sijaitsee Vuosaaren satama, joka on viime vuosina kasvanut sadoilla työpaikoilla.

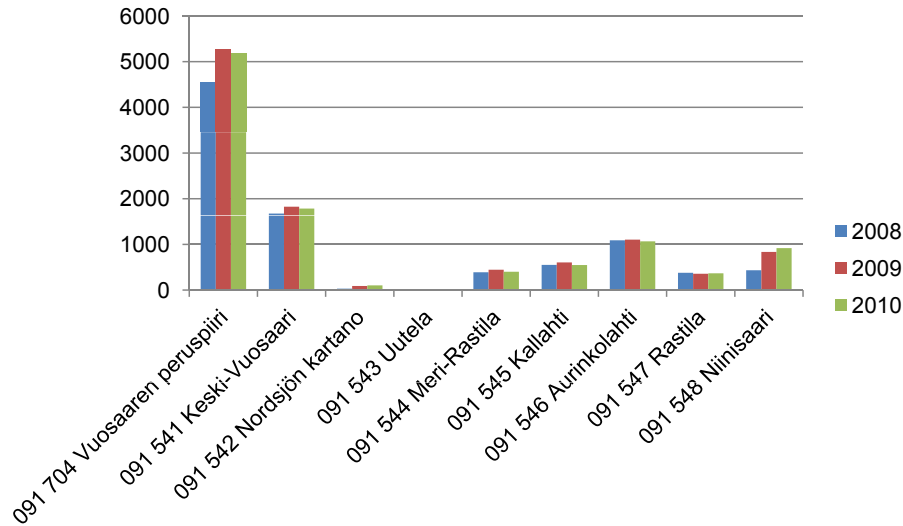
	Työpaikat	Työnantajat
091 704 Vuosaaren peruspiiri yhteensä	5193	888
091 541 Keski-Vuosaari	1785	337
091 542 Nordsjön kartano	104	3
091 544 Meri-Rastila	401	84
091 545 Kallahti	548	132
091 546 Aurinkolahti	1067	158
091 547 Rastila	368	109
091 548 Niinisaari (sis. Satama)	919	65

Taulukko 1. Työpaikat vuonna 2010 Vuosaassa. Lähde: Tilastokeskuksen työssäkäyntitilasto ja Seutu CD.

Helsingin Satama on tehnyt kyselytutkimuksen alueella toimiville yrityksille, jonka tulokset eroavat Tilastokeskuksen aineistosta huomattavasti. Tilastokeskuksen aineistossa yrityksen työntekijöiden sijoittuminen eri toimipisteisiin sisältää epävarmuuksia, kun taas Satama on kysynyt tietoja suoraan jokaiselta satamassa toimivalta yritykseltä. Vuonna 2013 Vuosaaren satamakeskuksen alueella työskenteli 2028 henkilöä 54 työnantajan palveluksessa.

Vuosi	Työpaikat	Työnantajia
2010	1770	49
2011	1687	52
2012	1793	52
2013	2028	54

Taulukko 2. Työpaikat ja työnantajat Vuosaassa Sataman kyselytutkimuksen perusteella Lähde: Helsingin Satama

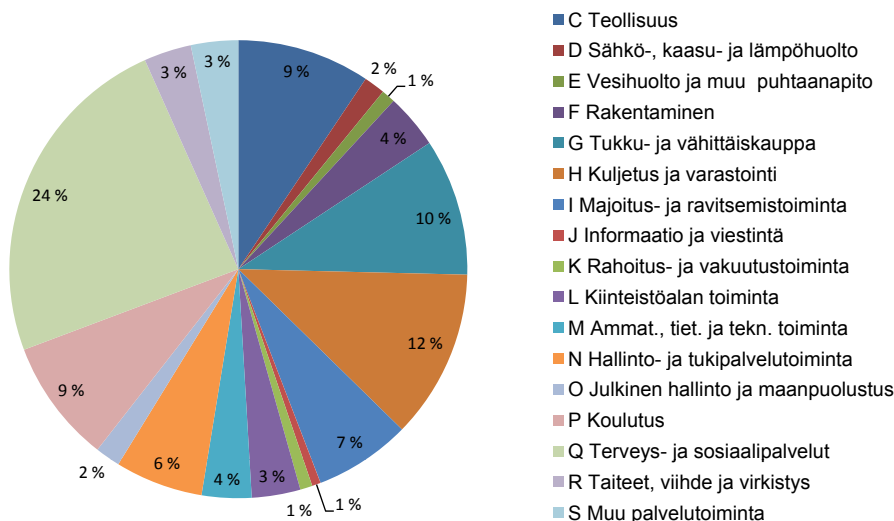


Kuva 23. Työpaikkamäärät 2008–2010 Vuosaaren eri osa-alueilla. Lähde: Tilastokeskuksen työssäkäyntitilasto.

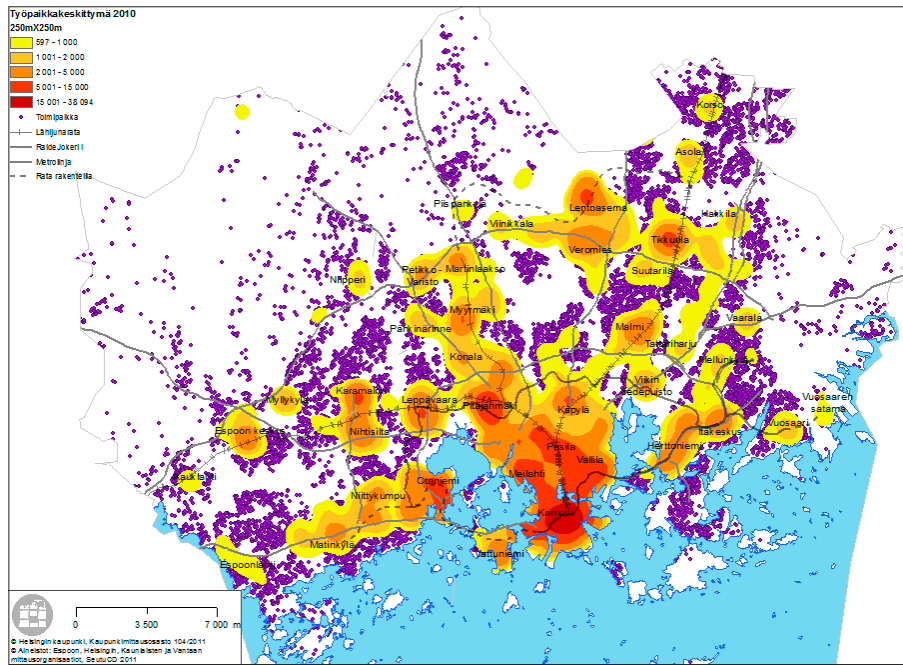
Suurin toimiala työpaikkojen perusteella Vuosaaren peruspiirissä on terveys- ja sosiaalipalvelut, mitä selittää alueen asukasmäärä. Tämä on myös suurin toimiala koko kaupungissa. Vuosaaren eri alueiden työpaikkarakenteet poikkeavat kuitenkin toisistaan. Keski-Vuosaarissa korostuvat sosiaali- ja terveystalvelujen ohella tukku- ja vähittäiskauppa, Aurinkolahdessa puolestaan sosiaali- ja terveystalvelut. Niinisaarissa, jossa Vuosaaren satama ja työpaikka-alue sijaitsevat, suurimmat työllistävät alat ovat kuljetus- ja varastointi sekä teollisuus. Alueen suurimmat yritykset ovat ABB Oy:n Marine Turbocharging sekä Oy Gustav Paulig Ab:n kahvipaahtimo. Alueella toimivat myös mm. Nurminen Logistics Oy, Multilink terminals, Finnlines, Aker Arctic technology Oy sekä kuutisenkymmentä pienempää yritystä.

Kuva 24. Vuosaaren peruspiirin elinkeinorakenne 2010.

**Vuosaaren peruspiirin työpaikat toimialoittain**



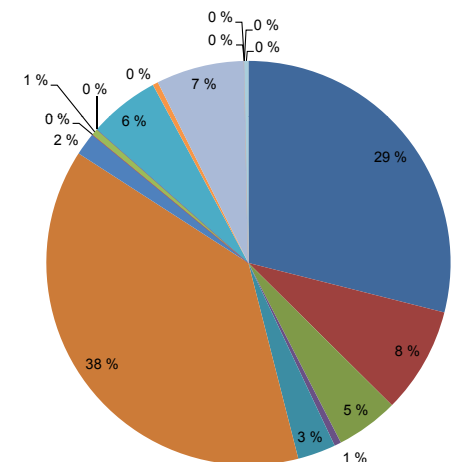




Kuva 25. Pääkaupunkiseudun työpaikkakeskittymät (2010).

Kuva 26. Niinisaaren (sis. Vuosaaren satamakeskus) työpaikat toimialoittain Tilastokeskuksen mukaan.

**Niinisaaren työpaikat toimialoittain**



- C Teollisuus
- D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto
- E Vesihuolto ja muu puhtaanapito
- F Rakentaminen
- G Tukku- ja vähittäiskauppa
- H Kuljetus ja varastointi
- I Majoitus- ja ravitsemistoiminta
- J Informaatio ja viestintä
- K Rahoitus- ja vakuutustoiminta
- L Kiinteistöalan toiminta
- M Ammat., tiet. ja tekn. toiminta
- N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta
- O Julkinen hallinto ja maanpuolustus
- P Koulutus
- Q Terveys- ja sosiaalipalvelut
- R Taiteet, viihde ja virkistys
- S Muu palvelutoiminta

Vuosaari on pääkaupunkiseudun muihin työpaikkakeskittymiin verrattuna pieni työpaikkamäärältään. Myös Vuosaaren satama on tilastokeskuksen aineiston perusteella hyvin pieni työpaikkakeskittymä, vaikka se onkin kasvanut viime vuosina. Nykyisten kaavavarantojen perusteella sataman työpaikka-alue voisi kasvaa noin 3000 työpaikalla.

Elinkeinorakenteeltaan Vuosaaren sataman työpaikka-alue on hyvin samantyyppinen kuin muut Yleiskaava 2002:n työpaikka-alueet, joilla korostuvat teollisuuden sekä kuljetuksen ja varastoinnin työpaikat. Näitä toimialoja on kuitenkin muuten hyvin vähän Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla. Työllistävimmät toimialat Helsingissä ovat terveys- ja sosiaalipalvelut; ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta; tukku- ja vähittäiskauppa sekä informaatio- ja viestintä. Helsingin elinkeinotoiminta on erikoistunut muuhun maahan verrattuna pitkälle erikoistuneihin palvelualoihin, jotka liittyvät usein informaatiosektoriin. Näitä ovat elokuva- ja tv-toiminta, mainonta, kustannustoiminta, tietojenkäsittelyalat, sekä tutkimus ja kehittäminen. Helsingillä on myös erittäin vahva rooli maan logistisena keskuksena sekä henkilö- ja tavaraliikenteen kansainvälisenä porttina sataman ansiosta. Tähän liittyen tukkukauppa, teleliikenne sekä mm. matkatoimistopalvelut ja majoitustoiminta ovat Helsingin vahvoja erikoistumisaloja. (Työmarkkinat Helsingissä 2009–2011.)

Lähteet:

Työmarkkinat Helsingissä 2009-2011. Helsingin kaupunki, Tietokeskus, Tilastoja 34/2012.

Seutu-cd 2012.

Aluesarjat, Tilastokeskuksen Työssäkäyntitilasto.

# 7. Vuosaaren satamakeskus tänään ja tulevaisuudessa

**Ilkka Aaltonen**

## 7.1 Tänäpä

Vuosaaren satamakeskus jakautuu Sataman hallinnoimaan satama-alueeseen ja kiinteistöviraston hallinnoimaan yritysalueeseen.

Vuosaaren sataman hallinnoimaan kokonaisuuteen sisältyy logistiikka-alue, jolle on sijoittunut logistiikkapalveluja tarjoavat yksityiset yritykset kuten esimerkiksi SA-TU Logistics, Aikaansaavat, Fennoway Oy, Scanroad Finland Oy, CCS Custom Consulting&Service Oy, Varova, FS Terminals ja E.Ahlström Oy. Alueen suunnittelusta, tilojen markkinoinnista ja vuokraamisesta vastaa Sponda Oyj.

Vuosaaren sataman yritysalue on noin 15 ha. Alueen asemakaava on tullut voimaan vuosina 2006-2009. Kaavassa on osoitettu toimitilatontteja sekä KY- että KTY-merkinnöillä. KY-merkintä osoittaa tontteja yleisten rakennusten ja liike- ja toimistorakennusten tarpeisiin. KTY merkintä mahdollistaa monipuolisemman yritystoiminnan.

Vuosaaren satamakeskuksen yritysalueen toimitilatonttitarjonta on hyvä. Kiinteistöviraston tonttiasastolta kysytään alueen tontteja sekä pienyrityksille että suuremmille teollisuus- ja varastointiyrityksille. Tontteja kysytään myös joihinkin sellaisiin käyttötarkoituksiin kuten esimerkiksi tilapäiseen parakkiasumiseen, jotka eivät varsinaisesti ole yritystoimintaa.

Vuosaaren sataman yritysalueella on haluttu profiloida Suomen meriklusterin osaamiskeskittämäksi. Alueella nyt toimivien meriteollisuuden yritysten ABB:n ja Aker Arcticin ympärille on mahdollista koota laajempi osaamiskeskittämä, jolloin yritykset hyötyvät myös toisistaan. Alueen tontteja ei näin ollen ole tässä vaiheessa haluttu varata tämän toimialan ulkopuolisille hankkeille, varsinkin kun vapaita tontteja on tarjolla myös lähialueilla Herttoniemessä, Myllypurossa ja Puotilassa.

## 7.2 Tulevaisuudessa

Meriteollisuus 2020 -kilpailukykytyöryhmä luovutti 17.6.2013 raporttinsa elinkeinoministerille. Meriteollisuuden kehittämistä pohtinut työryhmä ehdottaa Suomesta arktisen osaamisen suurvaltaa. Suomeen pitäisi myös perustaa arktisen öljyntorjunnan osaamiskeskus ja tukea sitä tutkimus- ja kehityshankkein.

Mahdollisuus luoda meriteollisuuden klusteri Vuosaaren sataman yritysalueelle tulee selvittää perusteellisesti. Meriklusterin toteutuminen edellyttää kaupungilta mm. yritysten kontaktointia ja aktiivisia markkinointitoimenpiteitä. Mikäli klusterin toteutuminen vaikuttaa mahdolliselta, alueelta kannattaa edelleen varata tontteja meriteollisuudelle.

Clean-tech -alan odotetaan olevan lähitulevaisuuden kasvualoja. Suomen hallitus on tehnyt 13.6.2013 periaatepäätöksen, joka sitouttaa valtion ja kunnat merkittävästi edistämään energia-, ympäristö- ja cleantech-ratkaisuja. Vuosaaren uusi voimalaitos tulee olemaan edustamaan edistyksellisintä cleantech-alan toimintaa ja tuotekehitystä.

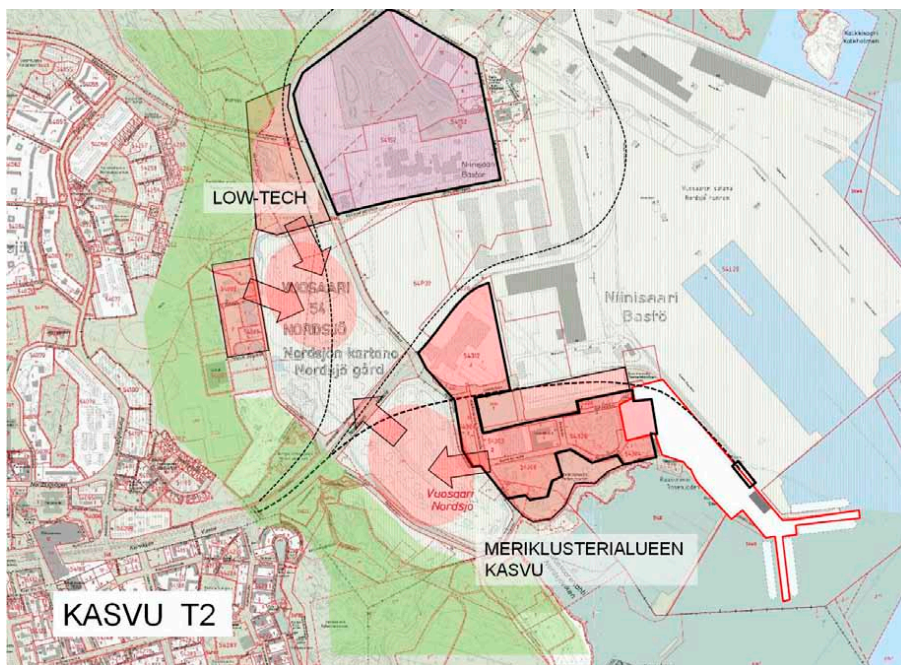
Vuosaaresta mukaan lukien sataman yritysalue on tarkoituksenmukaista varata sijoittumis- ja kasvumahdollisuuksia alan yritystoiminnalle, varsinkin jos Östersundomiin muodostuu toimialan pilottialue.

Yritysalueelta on mahdollista osoittaa alueita myös matkustajasatamaliikenteen käyttöön. Työmatka- ja bussituristiliikenne Tallinnaan voisi toimia nykyistä sujuvammin Vuosaaren satamasta. Tällöin kuitenkin satamassa tulisi olla myös pysäköintitiloja. Vanha telakka-allas tarjoaisi mahdollisesti tilan tähän tarkoitukseen. Jotta Vuosaaren yritysalue kasvaisi merkittäväksi työpaikkakeskittymäksi, alueelle kannattaa ennen kaikkea hakea myös niitä yrityksiä, jotka toimialasta riippumatta hyötyvät sataman läheisyydestä.

Nykyinen yritystoiminta eikä edes sen maltillinen kasvu vielä ylitä kynnyksiä, jolloin metrolinjan jatkaminen Vuosaaren satamaan olisi taloudellisesti kannattavaa. Metrolinjan jatkaminen edellyttäisi ainakin myös matkustajaliikenteen ja etenkin joukkoliikennettä käyttävien matkustajien määrän huomattavaa lisäystä. Metrolinja tarjoisi kieltämättä sujuvan yhteyden kaupungin keskustaan. On kuitenkin todennäköistä, että pitkälläkään aikavälillä metron jatkaminen vain Vuosaaren satamaan ei osoittaudu taloudellisesti toteuttamiskelpoiseksi. Yhtenä vaihtoehtona tuleekin edelleen tutkia metron jatkamista Vuosaaren satamakeskuksen kautta Östersundomin suuntaan.

Joukkoliikenneyhteydet Vuosaaren satamakeskukseen ovat tällä hetkellä heikot. Metro-yhteys parantaisi huomattavasti yritysalueen saavutettavuutta, mikä puolestaan edistäisi alueen kehittymistä merkittäväksi työpaikkakeskittymäksi.

Yritysalueelta on mahdollista laajentaa sekä etelään kohti merenrantaa että pohjoiseen lähelle uutta suunniteltua Helsingin Energian voimalaitosta. Sataman sisääntuloväylien varteen on lisäksi mahdollista suunnitella pienteollisuus- ja palvelutiloja Itä-Helsinkiä muutoin palvelevalle yritystoiminnalle ("low-tech"). Paljon tilaa vieviä toimintoja, jotka eivät liity satamatoimintaan voitaisiin sijoittaa kehä- ja moottoriteiden risteysalueille.



Kuva 27. Ideoita Vuosaaren satamakeskuksen yritysalueen kasvulle.  
(Kuva: KSV Antti Varkemaa)

## 8. Vuosaaren sataman saavutettavuus

### Sakari Jäppinen

Yritystoiminnan kannalta eräs merkittävimmistä alueen houkuttelevuuteen vaikuttavista tekijöistä perustuu saavutettavuuteen. Hyvin saavutettavilla alueilla on kilpailuetu suhteessa heikommin saavutettaviin alueisiin. Saavutettavuuden vaatimukset ovat eri toimialoilla ja toimialojen sisälläkin hyvin erilaisia, toisten painottaessa asiakassaavutettavuutta, toisten logistiikkaosaavutettavuutta jne. Saavutettavuus suhteessa työvoimaan ja kriittisiin yhteistyökumppaneihin sekä asiakkaisiin, siis muihin yrityksiin, on kuitenkin lähes aina oleellista yritysten toiminnassa.

Saavutettavuuteen vaikuttavat muutokset kuten uudet yhteydet tai läheisten alueiden kehittyminen vaikuttavat alueen houkuttelevuuteen yritysten sijoittumispaikkana. Viime kädessä saavutettavuudessa tapahtuneiden muutoksien konkreettiset vaikutukset maankäyttöön, kuten toimitilan rakentumiseen, johtuvat yksittäisten toimijoiden toiminnassa ja päätöksissä tapahtuneista muutoksista, kun esimerkiksi yrityksessä koetaan sijainnin muuttuneen investoinnin arvoiseksi.

Vuosaaren satama sijaitsee pääkaupunkiseudun itäreunalla. Sen liikenteelliset yhteydet ovat logistiikan näkökulmasta erinomaiset. Kehä III ulottuu sataman porteille ja pistoraide yhdistää alueen koko maan rautatieverkkoon. Pääkaupunkiseudun asukkaiden ja yritysten näkökulmasta sijainti näyttyy kuitenkin heikompana, etenkin vertailtaessa sitä seudun muihin työpaikka-alueisiin (KSV 2011, kuvat 28-30).

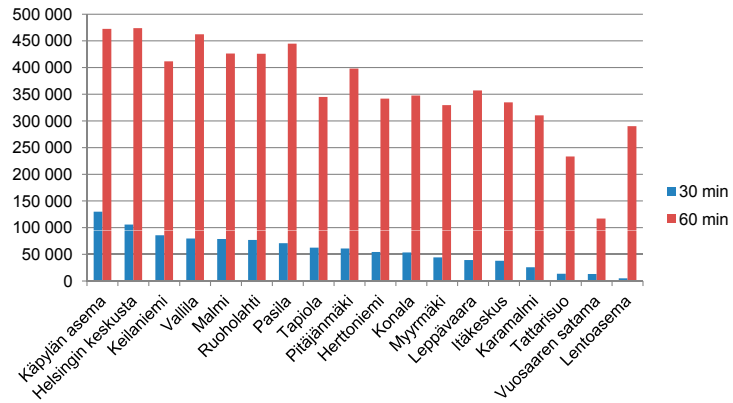
Vuosaaren satama on saavutettavissa henkilöautolla kohtuullisen hyvin koko pääkaupunkiseudulta, sillä henkilöautolla liikkuminen on pääkaupunkiseudulla sujuvaa ja vaivatonta (KSV 2012). Suhteessa muihin merkittäviin työpaikka-alueisiin myös henkilöautosaavutettavuus on kuitenkin keskiarvoa heikompi. Joukkoliikenteen osalta alueen saavutettavuus on nykyisellään henkilöautoakin heikompi. Pääkaupunkiseudun keskeisistä elinkeinoalueista sen saavutettavuus on heikoimmasta päästä (kuva 29). Saavutettavuutta heikentää luonnollisesti alueen sijainti seudun laidalla, mutta myös alueen heikko kytkös joukkoliikenteen runkoverkoston. Nykyisellään satamasta kestää Vuosaaren metroasemalle bussilla lähemmäs 20 minuuttia ja linjan vuoroväli on ruuhka-aikaankin vain 15 minuutin luokkaa.

Tällä hetkellä Vuosaaren sataman tavoittaa 30 minuutissa noin 25 000 pääkaupunkiseutulaista ja tunnissakin vain alle 250 000 asukasta. Tätä voi verrata esimerkiksi Pitäjänmäen yritysalueeseen, jonka tavoittaa 30 minuutissa 115 000 asukasta ja tunnissa jo valtaosa seudun asukkaista (775 000). Saavutettavuuden heikkous selittyy osittain alueen sijainnista pääkaupunkiseudun reuna-alueella.

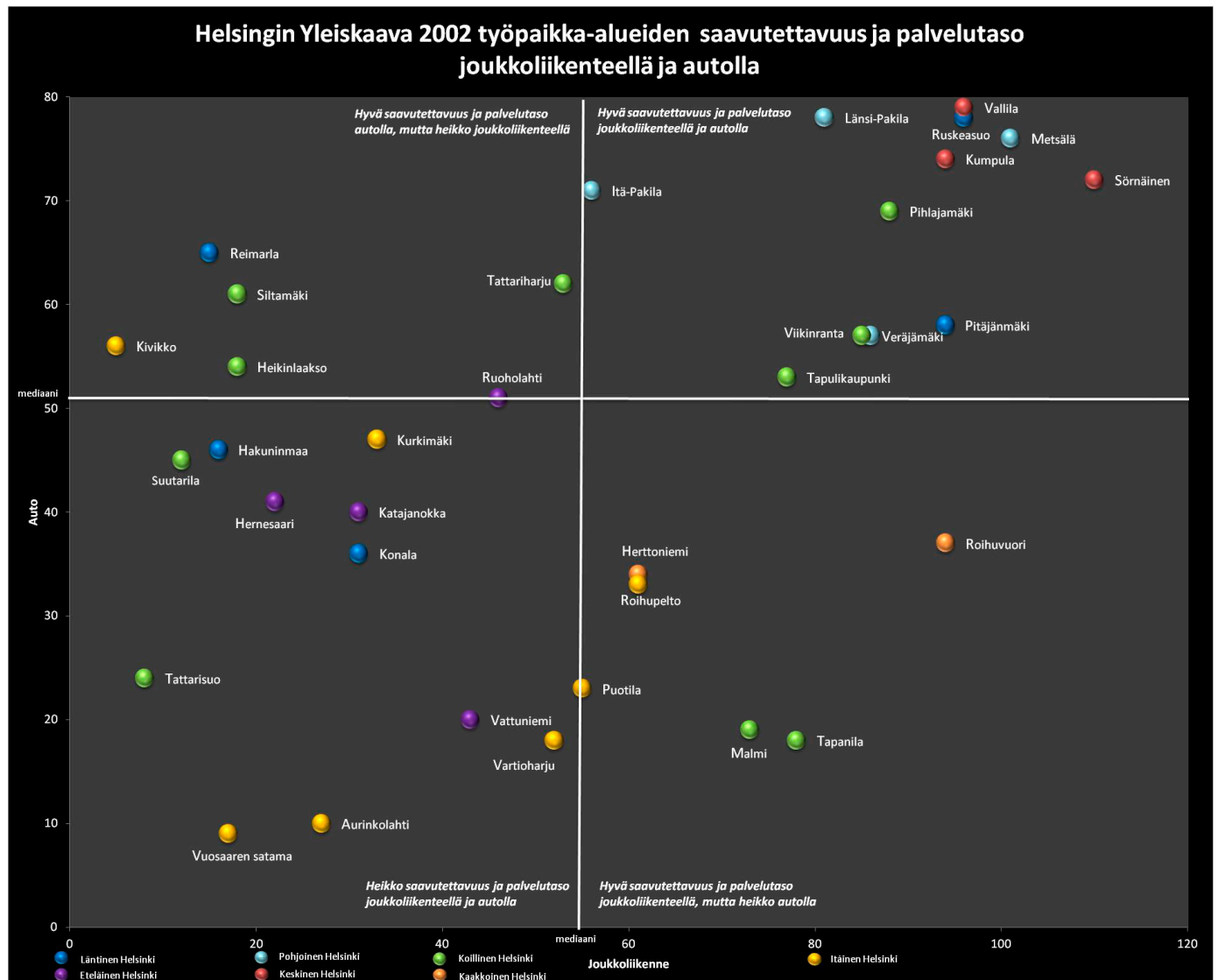
Yritysnäkökulmasta tilanne on vielä heikompi työpaikkojen painopisteen sijaitessa läntisellä kaupunkiseudulla. Tämän johdosta muiden keskeisten työpaikka-alueiden saavuttaminen Vuosaaren satamasta on kohtuullisen hankalaa.

Helsingin voimassa olevassa yleiskaavassa on varauduttu metron jatkamiseen Vuosaaren keskuksesta Vuosaaren satamaan. Tämä parantaisi merkittävästi satama-alueen kestävästä saavutettavuutta. Karkean saavutettavuusvaikutusarvion mukaan Vuosaaren sataman saavutettavuus suhteessa väestöön paransi huomattavasti. Metrojatkeen myötä Vuosaaren sataman tavoittaisi puolesta tunnissa noin 80 000

Kuva 28: Työllisen työvoiman määrä 30 ja 60 minuutin joukkoliikennevyöhykkeellä työpaikka-alueesta (KSV 2011).

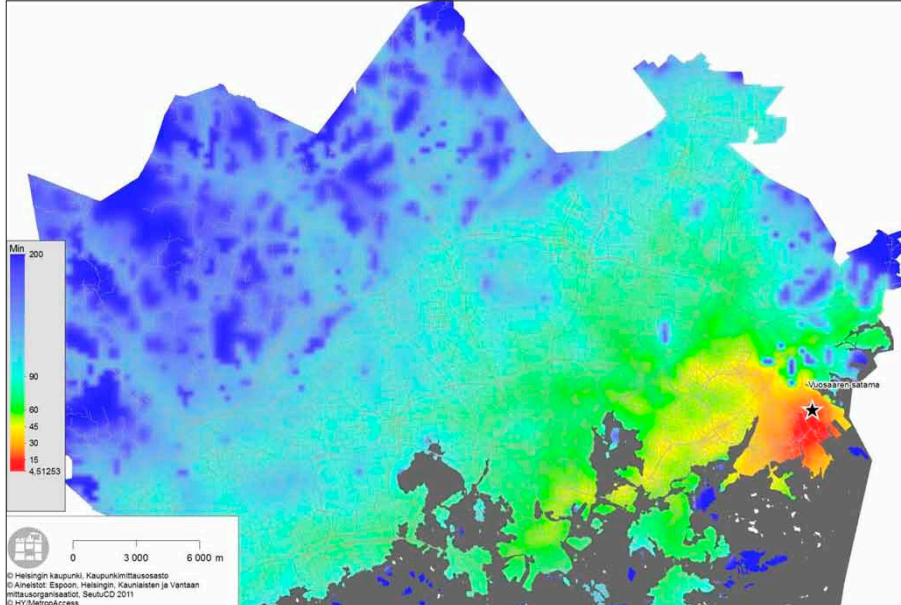


Kuva 29. Helsingin yleiskaava 2002:n työpaikka-alueiden saavutettavuus ja palvelutaso joukkoliikenteellä ja autolla. "Kriteeristö": Joukkoliikenteellä saavutettavuus sisältää palvelutasomittariston (alueen keskipisteestä 10 minuutin säteellä liikennöivien seutubussien, Helsingin sisäisten bussien, metro- ja juna-asemien määrä) ja asukkaiden ja toimipaikkojen määrän saavutettavuuden 20 minuutin sisällä. Autolla saavutettavuus sisältää asukkaiden ja toimipaikkojen määrän saavutettavuuden 20 minuutin sisällä ja palvelutasomittariston (eri painotus aluetta palveleville katuluokille). Lähde: KSV Yritysalueet Helsingissä.

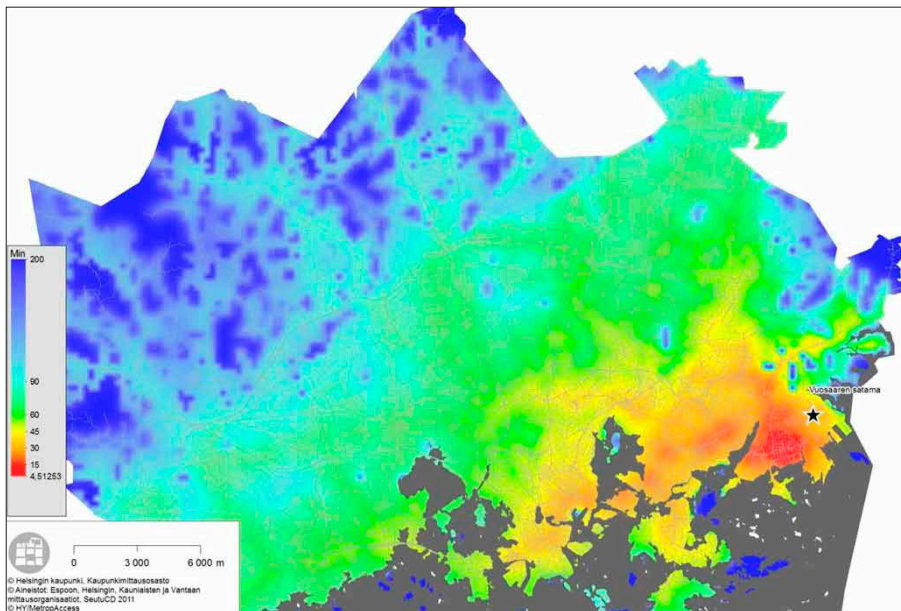




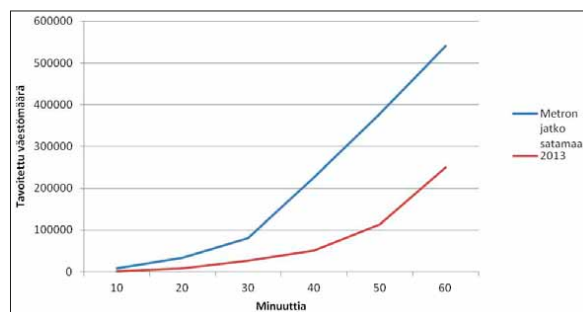
asukasta ja 60 minuutissa jo lähes 550 000 asukasta. Suhteessa muihin Helsingin keskeisiin työpaikka-alueisiin, Vuosaaren sataman laskennallinen saavutettavuus olisi edelleen kuitenkin verrattain heikko. Vuosaari vertautuisi saavutettavuudeltaan tällöin esimerkiksi Espoon Leppävaaraan ja Vantaan Myyrmäkeen. Metron jatkamisen suurempi vaikutus tapahtuisi todennäköisesti kuitenkin koetussa saavutettavuudessa, kun Länsimetron valmistuttua satamaan pääsisi ilman vaihtoa Matinkylästä asti.



Kuva 30. Vuosaaren sataman saavutettavuus joukkoliikenteellä. Saavutettavuus on kauttaaltaan heikko koko pääkaupunkiseudulta. Matka-aika Helsingin keskustasta satamaan on noin 50 minuuttia.



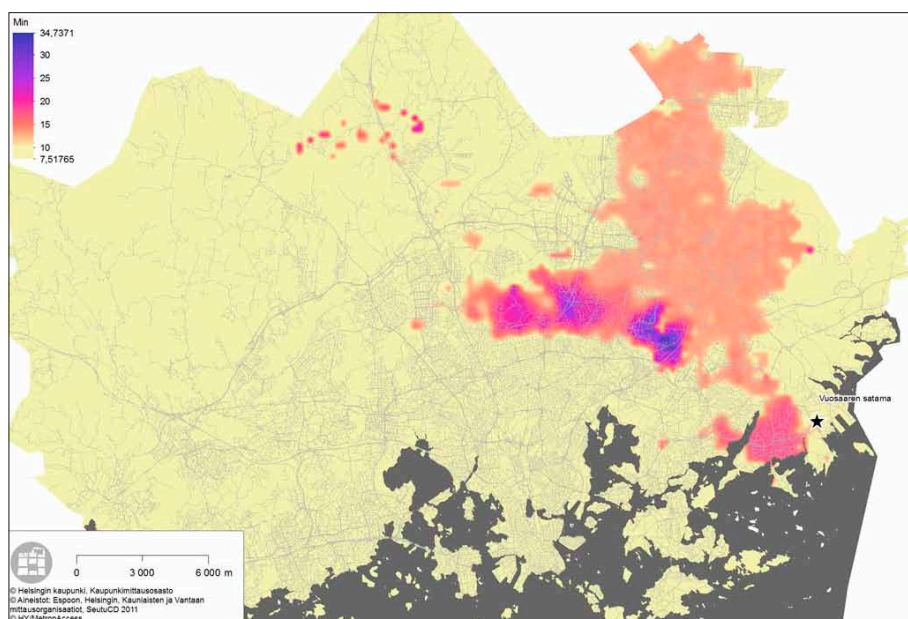
Kuva 31. Vuosaaren sataman saavutettavuus joukkoliikenteellä jos metro jatkettaisiin Vuosaaren sataman alueelle. Matka-aika Helsingin keskustasta satamaan lyhenisi noin 30 minuuttiin. Laskelmassa ei ole huomioitu Länsimettoa, Kehärataa tai muita tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelyjä.



Kuva 32. Metrojatkeen vaikutus Vuosaaren sataman tavoittavaan väestömäärään.

Toinen Vuosaaren sataman joukkoliikennesaavutettavuuteen merkittävästi vaikuttava hanke voi olla Jokeri 2, joka ensi vaiheessa aloittaa liikenteen bussilinjana Vuosaaren keskustan ja Myyrmäen välillä. Linjan jatkamista Vuosaaren satamaan sekä bussilinjan siirtämistä raitille on kuitenkin jo visioitu.

Myös Raide-Jokeri 2:n vaikutusta Vuosaaren sataman saavutettavuuteen on arvioitu karkeasti. Merkittävin muutos tapahtuisi sataman ja Vuosaaren keskustan välisellä osuudella, joiden välinen matka-aika lyhentyisi merkittävästi nykyisestä (sama muutos on mahdollista tehdä myös nopeuttamalla nykyistä bussilinjaa). Raide-Jokeri 2:n positiivinen vaikutus olisi erityisen suuri Malmin kautta Myyrmäkeen ulottuvalla vyöhykkeellä sekä Itä-Vantaalla (kuva 33). Raide-Jokeri 2:n myötä Vuosaaren sataman puolella tunnissa tavoitettava väestömäärä olisi nykyiseen verrattuna yli kaksinkertainen. Metroon verrattuna Raide-Jokeri 2 edellyttäisi kuitenkin vaihtoa Vuosaarissa länteen päin matkatessa, kun taas Pohjois-Helsingin suuntaan muodostuisi suora ja tehokas joukkoliikenneyhteys.



Kuva 33. Raide-Jokeri 2:n vaikutus joukkoliikenteen matka-aikoihin Vuosaaren sataman osalta. Luku ilmaisee matka-ajan lyhentymää minuuteissa.

Itäisen kaupunkiseudun kehittyminen muuttaa Vuosaaren sataman saavutettavuutta seuraavien vuosikymmenten aikana. Östersundomin ja Sibbesborgin rakentuminen tuo sataman läheisyyteen pitkälle toista sataa tuhatta uutta asukasta sekä tuhansia työpaikkoja, jonka myötä satama-alueen sijainti muuttuu suhteessa keskeisemmäksi kaupunkiseudulla. Tällä on varmasti vaikutus myös Vuosaaren sataman houkuttelevuuteen yritysalueena. Yritysalueen kehitysedellytysten sekä kestävän kaupunkikehityksen kannalta kuitenkin oleellista on että alueelle luodaan tehokkaat joukkoliikenneyhteydet sekä idästä että lännestä ja myös pohjoiseen Vantaalle ja lentoaseman suuntaan.

Lähteet:

KSV (2011). Pääkaupunkiseudun työpaikka-alueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä 2011. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2011:19. <[http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos\\_2011-19.pdf](http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2011-19.pdf)>.

KSV (2012). Arjen saavutettavuus pääkaupunkiseudulla: Makrotaso. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2012:6.

**Kriteeristö<sup>o</sup>:** Joukkoliikenteellä saavutettavuus sisältää palvelutasomittariston (alueen keskipisteestä 10 minuutin säteellä liikennöivien seutubussien, Helsingin sisäisten bussien, metro- ja juna-asemien määrä) ja asukkaiden ja toimipaikkojen määrän saavutettavuuden 20 minuutin sisällä. Autolla saavutettavuus sisältää asukkaiden ja toimipaikkojen määrän saavutettavuuden 20 minuutin sisällä ja palvelutasomittariston (eri painotus aluetta palveleville katuluokille). Lähde: KSV Yritysalueet Helsingissä.

# 9. Vuosaaren sataman joukkoliikennevaihtoehdot

**Pihla Melander**

## Nykytila

Vuosaaren sataman joukkoliikenneyhteydet rajoittuvat nykyisellään kahteen bussilinjaan. Helsingin sisäisen joukkoliikenteen bussilinja 78 yhdistää satama-alueen Vuosaareen ja edelleen Malmiin. Kulkuyhteyttä täydentää bussilinja 90A, joka liikennöi Helsingin keskustasta Vuosaaren läpi satamaan aikaisin aamulla ja myöhään illalla. Yhteys joukkoliikennevälineillä niin Helsingin keskustaan, lentoasemalle kuin edelleen junalla muualle seudulle on aina vaihdollinen.

Helsingin nykyisessä Yleiskaava 2002:ssa ja Uudenmaan maakuntakaavassa Vuosaaren metron on esitetty jatkuvan Vuosaaren satamaan. Voimassa olevissa asemakaavoissa on Vuotien pohjoispuolella varaus metron jatkoa varten. Vuosaaren metroaseman itäpuolella raideliikenteelle varatulla alueella on jo nykyään noin 300 metrin mittainen metron kääntöraide, jota metron jatke hyödyntäisi. Kääntöraiteen päästä jatkuu huoltoraide aina Vuosaaren satamaan saakka. Metron linjaliikenteen aloittaminen vaatisi kuitenkin huomattavia investointeja, sillä nykyinen huoltoraide on sähköistämätön, yksiraiteinen, risteää tasossa muun liikenteen kanssa, eikä täytä monia muita metroraitteille asetettuja vaatimuksia.

## Metron jatkeen linjausvaihtoehdot

Metron jatkaminen Vuosaaren satamaan mahdollistaisi sujuvan ja vaihdottoman joukkoliikenneyhteyden satama-alueelta Helsingin keskustaan ja länteen Espooseen, sekä paremman saavutettavuuden koko seudulle. Tutkittavia metron linjausvaihtoehtoja Vuosaaren metroasemalta eteenpäin on kaksi. Molemmissa vaihtoehtoissa metro jatkuisi itään Vuotien vartta kääntöraidetta ja olemassa olevaa metrovarausta hyödyntäen aina nykyisen golfkentän reunalle saakka. Siitä linjausta voitaisiin jatkaa joko koilliseen nykyisen metrovarauksen mukaisesti tai vaihtoehtoisesti kaakkoon kohti mahdollista sataman laajennusta.

Nykyisen metrovarauksen mukainen linjaus toisi metron satama-alueen keskelle. Haasteena tässä vaihtoehdossa on metroaseman sijoittaminen nykyisten satamatoimintojen lomaan, sillä satamakeskuksen rakentamisessa ei ole varauduttu metron alueella. Tämä linjausvaihtoehto mahdollistaisi myös metron jatkamisen Vuosaaren satamasta edelleen kohti Porvarin tai Salmenkallion aluetta, jossa se yhtyisi tulevaan Östersundomin metrolinjaan. Tällöin myös Östersundomiin rakentuivilta uusilta alueilta olisi hyvä joukkoliikenneyhteys Vuosaaren satamaan. Mahdollista jatketta Östersundomiin ja Vuosaaren metrohaaran yhdistymistä Mellunmäen metrohaaraan tulisi tutkia tarkemmin, jotta tätä vaihtoehtoa voitaisiin harkita. Jos metro jatkuisi kaakkoon Meriportin yritysalueen eteläpuolelle mahdollisen uuden matkustajaterminaalin luokse, ei jatko Östersundomiin olisi enää mahdollinen muuta kuin sataman päältä kulkien.



## Metron kannattavuus

Molemmissa vaihtoehtoissa metron tuominen satama-alueelle edellyttäisi radan toteuttamista joko korkealla sillalla tai tunnelissa. Ratakilometrejä tulisi paljon lisää, jolloin myös liikennöintikustannukset ja tarvittavan metrokaluston määrä kasvaa. Nykyisten golfkenttien kohdalla metrovaraus sijoittuu alueelle, jossa on läjitetty pilaantunutta maata, jolloin metron rakentamiseen saattaa liittyä ympäristöriskejä.

Uuden metroaseman välittömällä vaikutusalueella tulisi olla 10 000 asukasta tai työpaikkaa aseman riittävän suuren käyttäjämäärän takaamiseksi. Tällä hetkellä Vuosaaren sataman alueella maankäyttö on riittämätöntä suosituksiin nähden. Tavoitteiden mukainen asemaväli metrolle on esikaupunkialueella noin 1,2 kilometriä, Vuosaaren sataman asemavaihtoehtojen ja Vuosaaren nykyisen aseman välinen etäisyys täyttää tavoitteiden mukaisen asemavälin.

Metron jatko koillisen linjauksen mukaan Meriportin yritysalueen eteläpuolelle mahdollistaisi aseman seudun voimakkaan kehittämisen. Kuten aiemmin jo todettiin, matkustajavolyymin suurta muutosta tuskin tulee tapahtumaan lähivuosisikymmenien aikana. Satama-alueen tavaraliikenteen kehittämällä ei tule olemaan merkittäviä vaikutuksia Vuosaaren satamaan päivittäin kulkevien matkustajien määrään, jolloin joukkoliikennejärjestelmän kehittämistarpeet jäävät myös vähäisiksi.

Metron jatkaminen ei poistaisi tarvetta nykyisen bussilinjan 78 (sekä tulevan Jokeri 2 -linjan) kaltaiselta liikennöinniltä, sillä Vuosaaren satama on pinta-alaltaan suuri ja kävelyetäisyydet yhdeltä metroasemalta kasvaisivat liian pitkiksi osaan satamakeskusta. Metron jatkaminen toisaalta vähentäisi linjan 78 käyttäjämääriä ja luultavasti heikentäisi linjaosuuden Vuosaaren metroasema - Vuosaaren satama -kannattavuutta. Metron jatkaminen parantaisi sataman saavutettavuutta sekä joukkoliikenteen palvelutasoa ja näin ollen todennäköisesti lisäisi joukkoliikenteen käyttäjämääriä kokonaisuudessa.

Metroaseman rakentamiskustannukset ja lisääntyneet liikennöintikustannukset nousisivat varsin suuriksi mahdolliseen käyttäjämäärään nähden, jos matkustajasataman käyttäjämäärät eivät merkittävästi kasva.

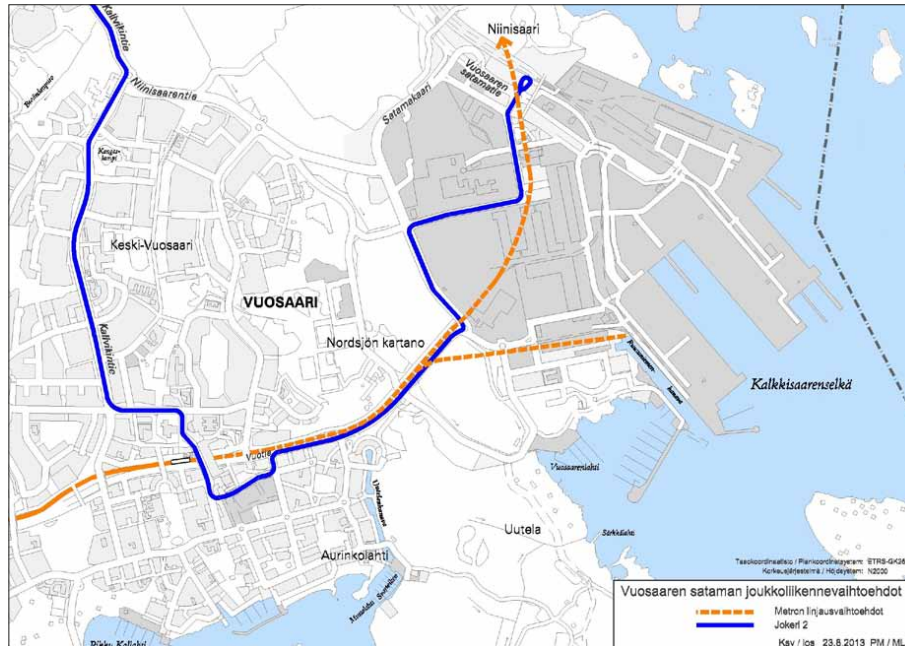
## Jokeri 2

Jokeri 2 -linjan hankesuunnitelmassa vuodelta 2008 linjan jatketta Vuosaaren satamaan ei pidetty vielä tarkoituksenmukaisena. Satama-alueella on vaikeaa palvella yhdellä suoralla linjalla, kun selkeää keskusta ei satama-alueella ole. Seudullisen runkolinjan vuorotarjontaa ei myöskään haluttu kytkeä sataman kysyntään, joka keskittyy tiettyihin vuorokaudenaikoihin.

Jokeri 2:n jatkaminen Vuosaaren satamaan olisi kuitenkin metroa huomattavasti halvempi vaihtoehto. Bussi- tai raide-Jokeri mahdollistaisi useamman pysäkin sijoittamisen sataman alueelle, jolloin joukkoliikenteen palvelutaso ja sataman eri osien saavutettavuus olisi parempi. Myös satama-alueen mahdollisesti laajentuessa linjaa voitaisiin jatkaa laajennusosan tarpeita mukaillen. Jokeri 2 -linjan tapauksessa yhteys Vuosaaren satamasta Helsingin keskustaan edellyttäisi aina vaihtoa esimerkiksi metroon Vuosaaren asemalla, mikä ei esimerkiksi laivamatkustajia ajatellen ole optimaalisinta.

Paras joukkoliikenteen palvelutaso satama-alueelle saataisiin, jos sekä Jokeri II että metro ajaisivat satamaan saakka. Tällöin Jokeri 2 liittäisi laajemman osan satama-alueella hyvien joukkoliikenneyhteyksien päähän ja metro tarjoaisi nopean yhteyden

Helsingin keskustaan. Taloudellisesti tämä tuskin tulee olemaan kannattavaa seuraavien vuosikymmenten aikana. Jos vaihtopiste Jokerin ja metron välillä on Vuosaaren metroasemalla, tarvitsee investointeja tehdä paljon vähemmän ilman merkittävää vaikutusta matka-aikaan.



Kuva 34. Vuosaaren satamakeskuksen metrolinjavaihtoehtoja.

## Jokeri 3

### Markus Ahtiainen

Vantaan yleiskaavoissa on varauduttu Tikkurilan suuntaan kulkevaan joukkoliikenteen runkoyhteyteen Mellunmäen asemalta, eli niin kutsuttuun Jokeri 3:een. Sitä on mahdollista jatkaa lentoaseman suuntaan. Östersundomin yleiskaavoituksen yhteydessä on esitetty kyseisen runkolinjan haarautumista Länsisalmen kautta Vuosaareen. Östersundomin yleiskaava-alueen kautta linjautuva vaihtoehto olisi suora yhteys Vuosaaren satamaan ja Mellunmäkeen haarautuva edellyttäisi vaihtoa esim. Jokeri 2:een, jolloin suora yhteys olisi todennäköisimmin käytetty yhteys.

Runkolinjan itäiset haarat eivät ole toisiaan poissulkevia. Sen saavutettavuusvaikutuksia ei ole tässä selvityksessä tutkittu. On kuitenkin ilmeistä, että sillä on merkittävä vaikutus joukkoliikenteen saavutettavuuteen Kehä III:n suuntaan ja rannikkovyöhykettä itään päin, jossa on suunnitteilla erittäin merkittävää maankäytön lisäystä. Jotta jokeri 3 -linjan jatkaminen Vuosaaren satamaan olisi kannattavaa, on maankäytön Östersundomin länsireunalla kuitenkin kehityttävä merkittävästi nykyisestä.

Lähteet:

HKL. 2008. Jokeri 2: Hankesuunnitelma.

KSV. 2010. Itämetron esiselvitys. Sito Oy & Arkkitehtitoimisto HKP Oy & Strafica Oy & FCG Planeco Oy.

# 10. Yhteenveto ja johtopäätelmät

Helsingin Satama on Itämeren merkittävin matkustajasatama ja kuuluu Itämeren kahdenkymmenen suurimman tavarasataman joukkoon. Sen kautta kuljetetun tavarantoiminnan arvo on kolmasosa Suomen ulkomaankaupan arvosta. Helsingin Satama on myös Suomen merkittävin yksikköliikennesatama, joka palvelee takamaastossaan sijaitsevia maan suurinta kulutuskeskittymää ja teollisuutta, kun useat muut Suomen satamat ovat fokuoituneet palvelemaan pääasiassa vain muualla maassa sijaitsevaa teollisuutta.

Johtuen pääkaupunkiseudun suuresta väestö- ja teollisuuskeskittymästä Suomen merkittävin logistiikkakeskusalue sijaitsee Kehä III:n varrella ja siitä lähtevillä pohjoisilla ulosmenoteillä. Kaavoitettavana oleva Östersundomin alue tarjoaa hyvät kehittämismahdollisuudet myös kehittyvänä logistiikka-alueena, jonne on hyvä saavutettavuus mailla, merillä ja lentäen. Vuosaaren sataman ja Östersundomin alueen yhteydet lentoasemalla ja sen logistiikka-alueelle ovat tärkeitä. Pietarin läheisyys ja E18-kehityskäytävä tarjoavat lisäksi alueen logistiikkatoimijoille merkittävän markkinapotentiaalin.

Helsingin Sataman toimipaikkoja ovat Eteläsatama, Katajanokan satama, Länsisatama ja Vuosaaren satama. Viron liikenne on tänään Helsingin Sataman merkittävin yksittäinen laivareitti ja sen volyymien (sekä matkustaja- että tavaraliikenteen osalta) ennustetaan yhä kasvavan. Viron liikenteen merkitystä tulevaisuudessa lisää entisestään Rail Baltic -yhteyden kehittyminen. Viron liikenne hoidetaan tällä hetkellä pääasiassa tehokkailla matkustaja-autolautoilla Länsisatamasta ja Katajanokalta. Länsisataman uuden matkustajaterminaalin suunnittelu on käynnistynyt. Helsingin ja Tallinnan tiivistyvälle matkustaja- ja tavaraliikenteelle on ehdotettu myös tunneliyhteyttä, mutta tässä vaiheessa hankkeen kustannuksista tai hyödyistä ei ole vielä riittävästi tietoa suunnittelun aloittamiseksi.

Vuosaaren satama otettiin käyttöön marraskuussa 2008, jolloin Länsisataman tavarasatamatoiminnot ja Sörnäisten sataman toiminnot siirtyivät Vuosaareen. Vuosaaren sataman kautta kulkee sekä kontti- että ro-ro -liikennettä sekä pieni määrä lähinnä Saksaan suuntautuvaa ns. ropax-matkustajaliikennettä.

Tällä hetkellä Vuosaaren sataman kehittämisenäkymissä on meriväylän syventäminen, uuden voimalaitoksen aiheuttamat polttoainekuljetusten vaatimat muutokset, raideliikenneyhteyden volyymien lisääminen, Östersundomin kehittäminen logistiikkakeskukseksi sekä mahdollinen metroyhteys satamaan. Rahtiliikenteen osalta pyritään löytämään keinoja Vuosaari-Muuga (Tallinna) yhteyden kehittämiseksi.

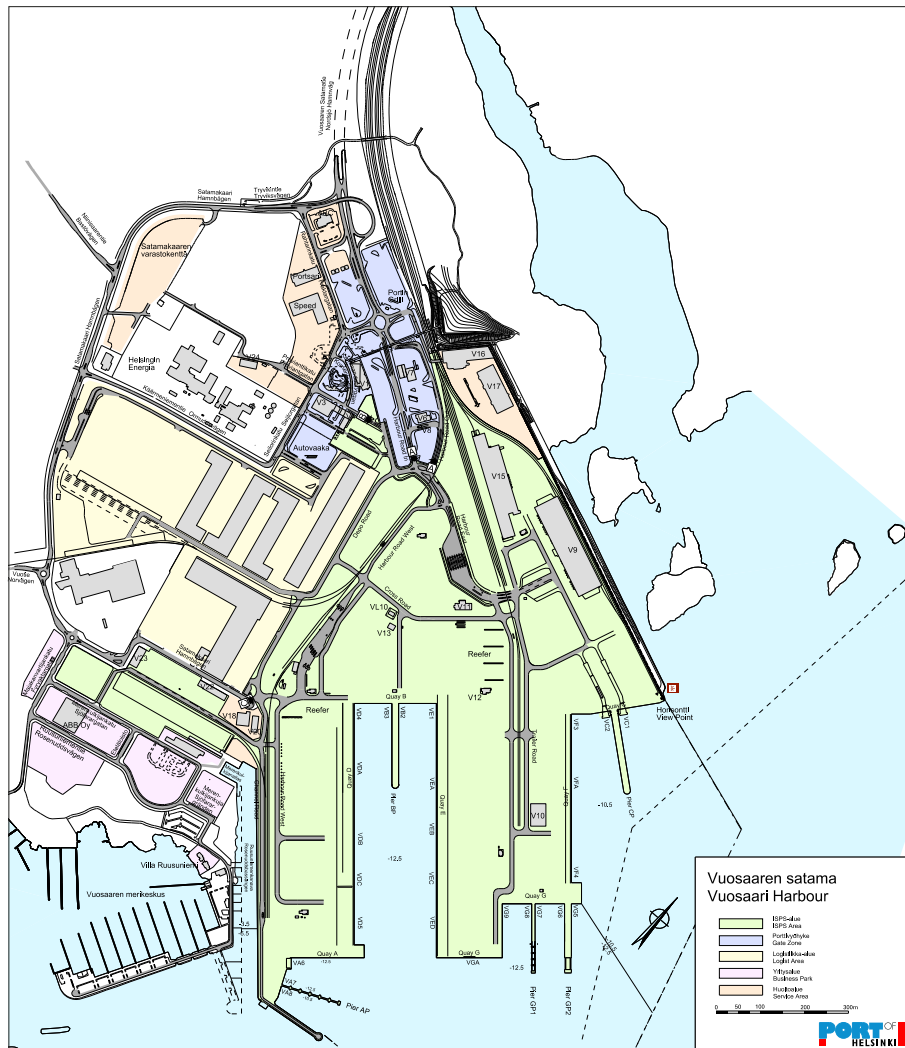
Nykyisellä rakenteella Vuosaaren matkustajaliikenteen volyymeja voidaan nostaa kaksinkertaiseksi, nykyinen terminaali sopii erityisesti henkilö- tai linja-autoihin perustuvalla liikenteen lisäämiseen. Varsinaisen tiheäfrekvenssisen matkustaja-autolautaliikenteen käynnistäminen Vuosaaresta edellyttäisi kokonaan uuden terminaalin ja nykyisestä satamarakenteesta erillisen satamanosan sekä siihen liittyvien liikennejärjestelyiden toteuttamista.

Nykyisellään Vuosaaren satama-alueen työpaikkamäärä on kohtuullisen pieni - Sataman kyselytutkimusten mukaan noin 2000 työpaikkaa. Alueella on tilaa logistiikkatoimintojen lisäämiseksi. Yritysaluetta on mahdollista laajentaa sekä etelään kohti merenrantaa että pohjoiseen lähelle uutta suunniteltua Helsingin

Energian voimalaitosta. Toisaalta Vuosaaren sataman liikenteestä vain pieni osa jää sataman alueen terminaaleihin ja suurin osa siirtyy muihin pääkaupunkiseudun logistiikkaterminaaleihin käsiteltäviksi.

Tällä hetkellä Vuosaaren sataman seudullinen saavutettavuus on heikko julkisella liikenteellä. Helsingin voimassa olevassa yleiskaavassa on varauduttu metron jatkamiseen Vuosaaren keskustasta Vuosaaren satamaan. Tällä hetkellä työpaikkamäärä ei riitä metrolinjan taloudelliseksi pohjaksi, mutta lisääntyvät työpaikat ja mahdollinen matkustajaliikenne voisivat siihen riittää. Myös Jokeri 2 ja 3 runkolinjat sekä Raide-Jokeri 2 tukisivat Vuosaaren satama-alueen yhteyksien kehittymistä.

Yleiskaavassa tulee varautua paitsi Vuosaaren satamakeskuksen nykyisenkaltaisen toiminnan jatkamiseen myös yritystoiminnan merkittävään lisääntymiseen ja sen vaatimien liikenneyhteyksien (metro, Jokeri) kehittämiseen. Yhteyksiä Östersundomin alueelle, Kehä III:n logistiikkavyöhykkeelle ja Lentoasemalle on kehitettävä. Lisäksi on varauduttava sataman tavaraliikenteen ja logistiikkatoimintojen lisääntymiseen ja mahdolliseen uuteen matkustajaterminaliin ja sen vaatimiin liikenneyhteyksiin.



Kuva 35. Vuosaaren satama.  
(Lähde: Helsingin Satama)

