



KEHITTÄMIS- OHJELMAN SUUNNITELMA 2030

22.10.2021

Helsingin Satama Oy 2021

|| PORT OF
HELSINKI ||

SISÄLLYSLUETTELO

- 1. Tiivistelmä**
- 2. Johdanto**
- 3. Kehittämishojelman tavoitteet**
- 4. Satamatoimintojen keskittäminen**
- 5. Vaikutukset liiketoimintaan**
- 6. Satamanosatarkastelut**
- 7. Kehittämishojelman toteuttaminen**

1. TIIVISTELMÄ

Tämä suunnitelma esittelee Helsingin Sataman kehittämisohjelman 2022 – 2030. Ohjelma luo alueenkäytölliset ja liikenteelliset edellytykset satamatoimintojen uudelleenjärjestelyille, ja esittää niiden toteuttamiseen vaadittavat investoinnit.

Kehittämisohjelman osat eli satamanosien toteuttamistoimenpiteet liittyvät toiminnallisesti toisiinsa muodostaen kokonaisuuden. Järjestelyt yhdessä satamanosassa vaikuttavat järjestelyihin muissa satamanosissa eikä kokonaisuutta ole mahdollista pilkkoa erillisiin osiin.

Ohjelmalla tavoitellaan sataman ja sataman asiakkaiden liiketoiminnan kasvu- ja kehittämisedellytysten turvaamista Helsingin keskustassa ja Vuosaarella. Kehittämisohjelmaa taustoittavassa skenaariotyössä sataman suurimmiksi haasteiksi on tunnistettu keskustan satamien maaliikenneyhteydet. Niihin vastataan toteuttamalla Länsisatamaan ajoneuvoliikenteen tunneli.








Ohjelmainvestoinnit vuosille 2022 – 2030 ovat n. 560 milj. euroa. Investointiohjelma on kannattava ja sen vaikutukset koko yhtiön talouteen ovat positiiviset.

Kehittämisohjelman talousmallinnus osoittaa, että Helsingin Satama Oy:n omavaraisuus pysyy tarkastelujaksolla omistajan asettaman tavoitetason yläpuolella. Talousanalyysin perusteella yhtiön on tarvittaessa mahdollista toteuttaa myös merkittävästi laajempia investointeja ohjelman jälkeen.

Satamaliikenteen ennustetaan jatkavan kasvuaan sekä matkustaja- että tavaraliikenteen sektoreilla. Linjaliikenteen matkustajamäärien ennustetaan kehittyvän välillä 2019 – 2029 keskimäärin 0,8 %/vuosi, ja vuosien 2030 – 2040 välillä keskimäärin 1,2 %/vuosi. Yksiköidyn tavaraliikenteen ennustetaan kehittyvän 2019 – 2029 mennessä välillä 1,4 % ja vuosien 2030 – 2040 keskimäärin 1,7 %.

Ajoneuvo- ja tavaraliikenteen (ml. alusliikenne) ennusteet perustuvat valtion laatimiin valtakunnallisiin liikenne-ennusteisiin. Matkustajaliikenteen ennuste perustuu Helsingin Sataman rahti- ja matkustajaliikenteen vaihtoehtoiset järjestelyt-raporttiin sekä Helsingin Sataman omiin ja sataman asiakkaiden arvioon.

Satamanosien alueidenkäyttöä ja keskittämisen toteuttamista jaksolla 2022 – 2030 käsitellään satamanosia koskevassa osiossa. Ohjelmasta päätetään syksyn 2021 aikana. Päätöksen jälkeen Helsingin Satama käynnistää ohjelmasuunnitelman projektien toteuttamiseen tähtäävät valmisteluinvestoinnit.

HELSINGIN SATAMA OY:n VAIKUTUKSET PÄHKINÄNKUORESSA		2019	2040
	Yhteiskuntataloudellinen kokonaisvaikutus	4,1 mrd. €	6,5 mrd. €
	Matkustajaliikenne	11,6 milj. hlöä	12,7 milj. hlöä
	Tavaraliikenne	12,2 milj. tonnia	14,0 milj. tonnia
	Työllistävä vaikutus	25 000 hlöä	36 000 hlöä
	Satamatoimintaan liittyvä kunnallisverokertymä	112,3 milj. €	165 milj. €
	Sataman matkustajien pääkaupunkiseudulle tuomat verotulot	689 milj. €	918 milj. €
	Satamatoimintaan liittyvät investoinnit	318 milj. €	399 milj. €

Elinvoimainen satama – elinvoimainen kaupunki

Pääkaupunkimme
ja sataman
kehittäminen
kulkevat käsi
kädessä.

Sataman kehittämis-
ohjelman avulla Helsinki
säilyttää kärkipaikkansa
Euroopan vilkkaimpina
matkustajasatamana ja
Suomen tuonnin ja
viennin pääsatamana.

1

Tallinnan liikenne
Länsisatamaan

2

Ruotsinlaivat
Katajanokalle

3

Eteläsatama
kaupunkilaisille

Näin satama ja kaupunki kehittyvät

Tallinnan liikenne siirtyy kokonaisuudessaan Jätkäsaareen

Eteläsatamassa vapautuu tilaa ihmisille ja museolle

KATAJANOKKA

Ruotsinlaivat keskitetään Katajanokalle

LÄNSISATAMA

ETELÄSATAMA

1

Tallinnan liikenne
Länsisatamaan

2

Ruotsinlaivat
Katajanokalle

3

Eteläsatama
kaupunkilaisille

Edellytyksenä Satamatunneli ja Länsisataman laajentaminen

LÄNSIVÄYLÄ

Satamatunneli ohjaa raskaan liikenteen sekä lännen suunnan henkilöautoliikenteen maan alle.

Keskusta-alueella liikenne sujuvoituu ja sataman autoliikenne putoaa neljännekseen.

- 1 Tallinnan liikenne Länsisatamaan
- 2 Ruotsinlaivat Katajanokalle
- 3 Eteläsatama kaupunkilaisille



Sataman panostus on panostus pääkaupungin ja Suomen kilpailukykyyn

- Helsinki säilyttää kärkipaikkansa koko Euroopan vilkkaimpana matkustajasatamana ja Suomen tuonnin ja viennin pääsatamana.
- Terminaali-investoinnit ja modernin satamainfrastruktuurin rakentaminen sekä satamatunnelin myötä toimivammat liikennejärjestelyt parantavat matkustajakokemusta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.
- Matkustaja- ja tavaraliikenteen yhdistävä liikennöintimalli takaa Suomelle vilkkaat, kustannustehokkaat ja ympäristöystävälliset yhteydet maailmalle.
- Keskustan kautta kulkeva matkustajaliikenne on Helsinki-Tallinna kaksoiskaupungin erityinen vetovoimatekijä Itämeren metropolien välisessä kilpailussa.
- Tavaraliikenne voi kasvaa Vuosaarella.



2. JOHDANTO



2. JOHDANTO

Tämä suunnitelma esittelee Helsingin Sataman kehittämisohjelman 2022- 2030. Ohjelma luo alueenkäytölliset ja liikenteelliset edellytykset satamatoimintojen uudelleenjärjestelyille, ja esittää niiden toteuttamiseen vaadittavat investoinnit.

Helsingin kaupungin tavoitteena on jo pitkään ollut kehittää, ja luoda selkeät kaupunkitilapuitteet Eteläsatamaan, ja alueella on järjestetty useita suunnittelukilpailuja. Parhaillaan käynnissä on kaksivaiheinen Makasiinirannan kilpailu, joka jakautuu laatu- ja konseptikilpailuun sekä arkkitehtuuri- ja designmuseon arkkitehtikilpailuun.

Eteläsatama on samanaikaisesti toiminut yhtenä Helsingin Sataman aktiivista matkustajaliikennettä palvelevista satamosista. Helsingin Satama on vuosina 2018 – 2020 laatinut pitkän aikavälin tulevaisuusskenaariot satamaliikenteestä ja satamien sijainneista. Skenaariotyössä sataman suurimmiksi haasteiksi on tunnistettu keskustan satamien maaliikenneyhteydet.

Helsingin kaupunginvaltuuston periaatepäätös (3.2.2021) nojaa Helsingin Sataman keskittämiskenaarioon, jonka

mukaan Tallinnan liikenne keskitetään Länsisatamaan, Tukholman liikenne Katajanokalle ja satama-alue Eteläsatamassa pienenee mahdollistaen kaupungin kehittämishankkeet alueella. Päätös sisältää myös suunnitelman satamatunnelista Länsisataman ja Länsiväylän välillä. Kaupunki näki tarpeellisena sataman kehittämisohjelman laatimisen. Myös Helsingin kaupunkistrategian 2021-2025 mukaisesti satamatoimintojen sijoittamisesta tehtyjen päätösten toteuttamista jatketaan.

Kehittämisohjelman suunnitelmien osat, satamosien toteuttamistoimenpiteet, liittyvät toiminnallisesti toisiinsa muodostaen kokonaisuuden. Järjestelyt yhdessä satamosassa vaikuttavat järjestelyihin muissa satamosissa eikä kokonaisuutta ole mahdollista pilkkoa erillisiin osiin.

Tunnelin toteutuminen on keskittämisen edellytys, jotta liikenteet satamosien välillä voidaan uudelleenjärjestellä, ja siten mahdollistaa satama-alueen pienentämisen Eteläsatamassa. Satamatunneli toteutetaan Helsingin Sataman investointina.

Ohjelman investoinnit satamakapasiteettiin, satamainfraan ja satamapalveluihin luovat kasvun edellytykset Helsingin satamatoiminnalle.

2. Johdanto

Skenaariotyön ja kehittämisohjelman aiemmat selvitykset

2018	2019	2020	2021	2022
Helsingin Satama Oy:n strategia Sataman liiketoiminnan ydintehtävät ja kehittämisen kärkihankkeet.	Helsingin Satama Oy:n taustoittava skenaariotyö Satamanosien roolin tulevaisuuspolkuvaihtoehdot ja sataman talousmallinnus.	Helsingin Satama Oy:n skenaariotyön loppuraportti Loppuraportissa arvioitiin ja vertailtiin kolmen satamaskenaarion liikenne- ja talousvaikutuksia. <ul style="list-style-type: none">• Perusskenario (0)• Keskittämiskenarion (1)• Vuosaaren laajentamisen selvitys (2)	Helsingin kaupunginvaltuuston päätös satamatoimintojen keskittämisestä Päätöksen mukaan Eteläsataman maankäyttöisten tavoitteiden edistämiseksi on perusteltua jatkaa Länsisataman suunnittelua satamatunnelin sisältävän keskittämiskenaarion (1) pohjalta.	Satamatunnelin yleissuunnitelma Tunnelin tilavaraussuunnitelmaa tarkempi suunnitelma asemakaavoituksen lähtökohdaksi.
Helsingin Satama Oy:n satamaportfolio Portfolio kuvaa satamanosien matkustaja- ja tavaraliikenteen rooleja ja investointitarpeita.	Pormestarin toimiohje Satamaa kehoitettiin laatimaan vaihtoehtotarkasteluja skenaariotyön pohjalta.	Hesarama -tutkimus Tutkimuksen johtopäätöksenä matkustautolauttasatamien sijainti Helsingin keskustassa nähdään tarkoituksenmukaisena..	Helsingin Satama Oy:n kehittämisohjelmasuunnitelma	
	Helsingin Satama Oy:n skenaariotyön väliraportti Skenaariotarkastelu edellistä vaihetta tarkemmalla tasolla.	Kilpailuoikeudellinen selvitys Kilpailuoikeudellinen selvitys tarkasteli Helsingin satamaan suunnitellun rahti- ja matkustajaliikenteen uudelleenjärjestämisen luonnetta valtioneuvoston päätöksen ja kilpailusääntelyn perusteella.		
	Helsingin kaupungin selvitys kävelykeskustan laajentamisen ja maanalaisen kokoojakadun edellytyksistä.	Länsilinkin yleissuunnitelma (hylätty/kyllä) Helsingin kaupungin erilliselvitys sataman skenaarioiden kaupunkikehitys- ja kaupunkitalousvaikutuksista.	Keskittämissuunnitelman yhteisvalmistelu Helsingin Satama ja Helsingin kaupunki Helsingin maanalainen yleiskaava Helsingin kaupungin järjestämä Makasiinirannan idea- ja konseptikilpailu Helsingin kaupunkistrategia Helsingin Satama Oy:n omistajastrategia	Länsiväylän osayleiskaava 2022 -

3. KEHITTÄMISOHJELMAN TAVOITTEET

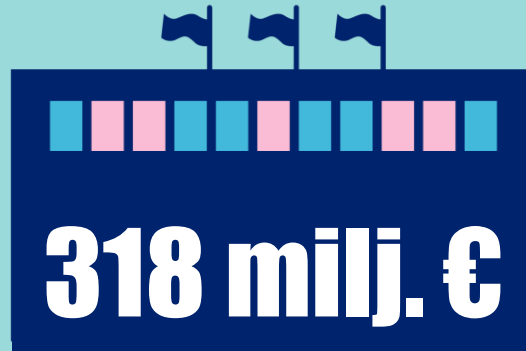


3. KEHITTÄMISOHJELMAN TAVOITTEET

- Mahdollistaa satamaliiketoiminnan kannattava kasvu keskittämällä Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne Länsisatamaan, Tukholman liikenne Katajanokalla, ja samalla luovuttaa tilaa Eteläsatamasta kaupungin kehittämishankkeille.
- Kehittää Vuosaaren satamaa erityisesti tavaraliikenteen tarpeisiin tehostamalla alueen käyttöä ja lisäämällä kenttäkapasiteettia.
- Vastata asiakkaiden tarpeisiin: terminaali-investoinnit ja modernin satamainfrastruktuurin rakentaminen sekä toimivammat liikennejärjestelyt parantavat matkustajakokemusta, palveluita ja varustamojen toimintaympäristöä.
- Sujuvoittaa keskustan satamien liikennettä ja parantaa ilmanlaatua paikallisesti sekä mahdollistaa kaupunkilaisille Eteläsataman merellisen ranta-alueen käyttöä.
- Sataman positiivisten yhteiskunnallisten vaikutusten kasvattaminen.
- Turvata pääkaupunkien välinen keskustasta keskustaan toimiva säännöllinen matkustaja-autolauttaliikenne.
- Vahvistaa sataman yhteiskunta- ja ympäristövastuutoimenpiteitä, ja pienentää sataman ympäristövaikutuksia.
- Toteuttaa kehittämissuunnitelman investoinnit oikea-aikaisesti ja tehokkaasti satamaa ja sataman asiakkaita mahdollisimman hyvin palveleviksi ja toimintaa tukeviksi.

HELSINGIN SATAMAN YHTEISKUNTA TALOUDELLINEN KOKONAISVAIKUTUS 2019

4.1 MRD €
VUODESSA



Helsingin satamatoimintaan
liittyvät investoinnit



25 000 hlö

Helsingin Sataman
työllistävä vaikutus

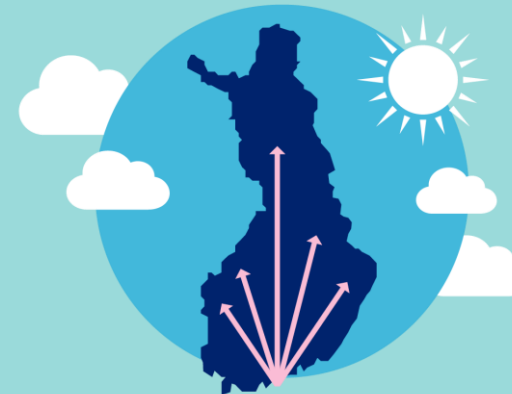


112,3 milj. €

Helsingin satamatoimintaan
liittyvä kunnallisverokertymä



Sataman hyvien laivayhteyksien
mahdollistamat ihmisten
väliset yhteydet



Helsingin Sataman
vaikutukset ulottuvat
koko Suomeen



689 milj. €

Helsingin Sataman
matkustajien pääkaupunki-
seudulle tuomat tulot

3. Kehittämissuunnitelman tavoitteet

HELSINGIN SATAMAN YHTEISKUNTA TALOUDELLINEN KOKONAISVAIKUTUS 2040

6.5

MRD €

VUODESSA



Helsingin satamatoimintaan
liittyvät investoinnit



36 000 hlö

Helsingin Sataman
työllistävä vaikutus



165 milj. €

Helsingin satamatoimintaan
liittyvä kunnallisverokertymä



Sataman hyvien laivayhteyksien
mahdollistamat ihmisten
väliset yhteydet



Helsingin Sataman
vaikutukset ulottuvat
koko Suomeen



918 milj. €

Helsingin Sataman
matkustajien pääkaupunki-
seudulle tuomat tulot

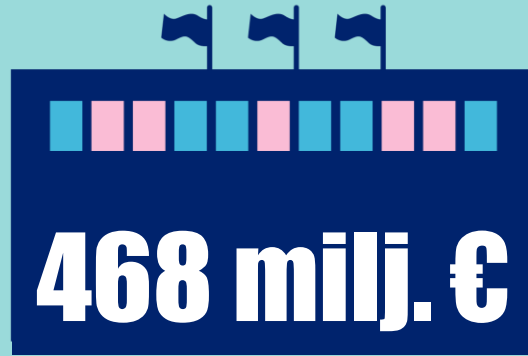
3. Kehittämissuunnitelman tavoitteet

HELSINGIN SATAMAN YHTEISKUNTA TALOUDELLINEN KOKONAISVAIKUTUS 2060

10,4

MRD €

VUODESSA



Helsingin satamatoimintaan
liittyvät investoinnit



52 000 hlö

Helsingin Sataman
työllistävä vaikutus

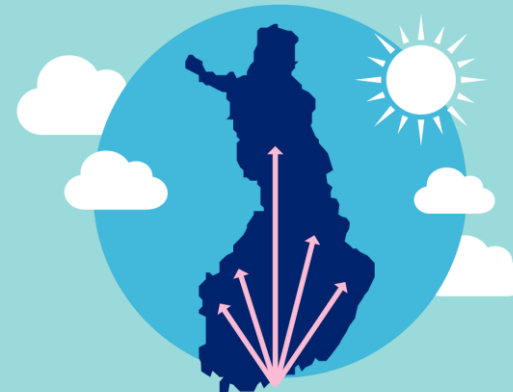


245 milj. €

Helsingin satamatoimintaan
liittyvä kunnallisverokertymä



Sataman hyvien laivayhteyksien
mahdollistamat ihmisten
väliset yhteydet



Helsingin Sataman
vaikutukset ulottuvat
koko Suomeen



1 275 milj. €

Helsingin Sataman
matkustajien pääkaupunki-
seudulle tuomat tulot

3. Kehittämissohjelman tavoitteet

Satamaliiketoiminta 2030

Helsingin Sataman liiketoiminta jakautuu kahteen liiketoimintasegmenttiin; matkustaja- ja rahtiliikenteeseen. Helsingin Satama on matkustajamääriltään Suomen suurin matkustajasatama, ja yksi Euroopan vilkkaimmista kansainvälistä liikennettä välittävistä matkustajasatamista.

Helsingin Satama on Suomen suurin kappaletavaran ja tuonnin yleissatama. Se palvelee ennen muuta yksiköissä, eli konteilla, rekoilla ja perävaunuilla tehtäviä Suomen ulkomaankaupan kuljetuksia. Tehokas satamatoiminta edellyttää toimivia liikenneyhteyksiä.

Kehittämissohjelma mahdollistaa sataman kasvun ja kehittämisen erityisesti Länsisatamassa, joka on merkittävin keskustan satamanosista. Länsisatamaan toteutettava satamatunneli parantaa sataman saavutettavuutta, ja parantaa Jätkäsaaren ja Ruoholahden alueen liikenteen sujuvuutta, häiriöttömyyttä ja sataman ympäristövaikutuksia maan pinnalla.

Helsingin keskustan satamissa liikennöivien varustamojen liiketoiminta perustuu taloudelliseen konseptiin, jossa yhdistyy matkustaja- ja tavaraliikenne samoille aluksille, ja joka takaa tiheän, tehokkaan, säännöllisen ja ympäristöystävällisen laivaliikenteen Helsingin, Tallinnan ja Tukholman välillä.



11,6 milj. henk. →

12,7
milj. hlö.



12,2 milj. tonnia →

14,0
milj. tonnia

3. Kehittämissuunnitelman tavoitteet

Matkustajaliiketoiminta 2030

Helsingin Satama on Suomen vilkkain ja monipuolisin matkustajaliikenteen satama. Helsingin Sataman markkinaosuus on 81 % Manner-Suomen merisatamien kokonaismatkustajamäärästä. Matkustajaliikenteen vaikutukset näkyvät mm. matkailupalvelujen tarjonnassa, hotelli- ja ravintola-alalla, paikallis- ja kaukoliikenteessä sekä vähittäiskaupassa. Helsingin Sataman kautta kulkeneiden merimatrustajien tuomat tulot alueelle vuonna 2017 olivat yhteensä yli 689 miljoonaa euroa (Helsingin Satama Oy, Vaikuttavuustutkimus 2019).

Keskittämiskenaarion mukaisesti Katajanokan terminaali palvelee Tukholman ja Länsisatama Tallinnan ja Pietarin liikennettä. Vuosaaren sataman Hansaterminaali palvelee matkustajaliikennettä Travemünde.

Länsisatamaan toteutetaan toinen matkustajaterminaali (T1) palvelemaan matkustamista Tallinnaan ja Pietariin. Uusi terminaali vastaa sekä matkustajatilojen ja matkustajakokemuksen että matkustamista muutoin tukevien toimintojen tarpeeseen. Myös Katajanokan satamaan toteutetaan uusi matkustajaterminaali palvelemaan Tukholman matkustajia. Se vastaa erityisesti samaan aikaan operoivien varustamojen toiminnallisiin tarpeisiin jäsentäen samalla alueenkäyttöä.

Tallinnan suunnan odotetaan ohjelmakaudella toimivan matkustajaliikenteen kasvun veturina, ja Tukholman matkustajaliikenteen palautuvan vuoden 2019 tasolle. Pietarin matkustajaliikenteen osalta tunnistetaan mahdollisuuksia. Travemündin matkustajaliikenteen ennustetaan jatkavan maltillista kasvua.

Kansainvälisen risteilyliikenteen ennustetaan palautuvan vuoden 2019 tasolle.

11,6 milj. henk. →

12,7
milj. hlö.



3. Kehittämisohjelman tavoitteet

Rahtiliiketoiminta 2030

Helsingin Sataman kautta kulkeva ulkomaan tavaraliikenteen volyymi on tonnimääräisesti noin 14 prosenttia, ja yksiköidyn tavaramäärän osalta noin 40 prosenttia koko Suomen satamien liikenteestä. Tavararan arvo on 43–54 miljardia euroa, eli 40–50 % koko Suomen merikuljetusten arvosta.

Ulkomaan kumipyöräkuljetusten (kuorma-autot ja irtoperävaunut) tavaramäärästä Helsingin Sataman osuus oli 49,5 % koko Suomen satamien vastaavien kuljetusten tavaramäärästä vuonna 2018 eli käytännössä yhtä paljon kuin muiden suomalaisten satamien kuljetukset yhteensä. Helsingin Sataman osuus konttikuljetuksista oli 31,9 % kaikkien Suomen satamien kautta kuljetetusta konttimäärästä. Konttiliikenteen tuonti ja vienti ovat hyvin tasapainossa (Helsingin Satama Oy, Vaikuttavuustutkimus 2019).

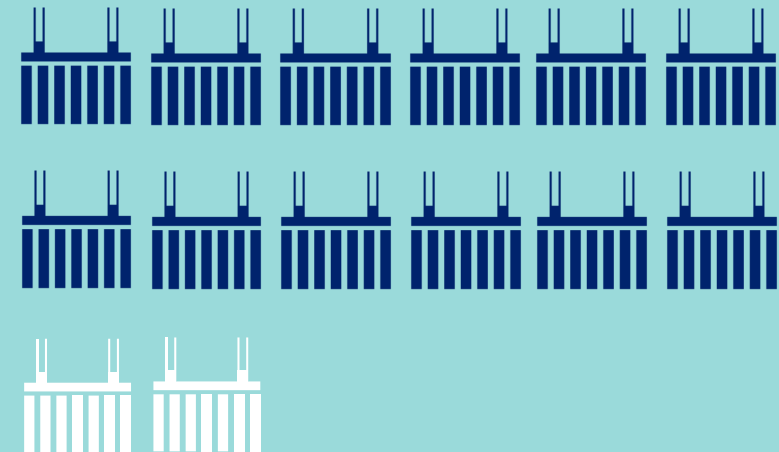
Katajanokan satama ja Länsisatama palvelevat matkustajalaivoilla kulkevaa roroliikennettä (rekat ja trailerit), ja Vuosaaren satama pääasiassa yksikköliikennettä (rekat, trailerit ja kontit) ja projektilasteja. Kehittämisohjelman mukaisesti Tallinnan liikenne keskitetään Länsisatamaan, ja Tukholman liikenne Katajanokan satamaan. Vuosaaren satama ottaa vastaan pääosan tavaraliikenteen kasvusta jatkossakin.

Liikennesuuntiin ja -muotoihin ei ohjelmakaudella ennusteta tulevan suuria keskinäisiä muutoksia. Viron ja Saksan kumipyöräkuljetusten odotetaan jatkavan positiivista kehitystä, ja Ruotsin liikenteen odotetaan jatkuvan tasaisena. Konttiliikenteeseen odotetaan merkittävää kasvua.

12,2 milj. tonnia



14,0
milj. tonnia



3. Kehittämisohjelman tavoitteet

Kestävä kehitys 2030

Helsingin sataman ympäristövaikutukset liittyvät laajasti siihen, minkä tyyppisiä aluksia ja ajoneuvoja satamassa liikennöi, ja miten tehokkaita toiminta ja liikenneyhteydet ovat.

Satamatoimintaa ohjaa ympäristölupa, ja Helsingin sataman jokaisella satamanosalla on oma lupansa. Lupa määrittelee mm. ympäristövaikutuksista kuten ilmanpäästöistä ja meluvaikutuksista. Sataman Hiilineutraali Satama 2035 –ohjelman tavoitteena on, että sataman omat päästöt nollautuvat. Hiilineutraali Satama 2035 tukee osaltaan Helsingin kaupungin hiilineutraalisuustavoitteita.

Helsingin kaupunkistrategian mukaisesti on odotettavissa, että Hiilineutraali Satama- ohjelma päivitetään vastaamaan tavoitevuotta 2030.

Ympäristönäkökulmat ohjaavat kehittämisohjelman investointien toteuttamista ja alueiden käyttöä, ja investointihankkeista laaditaan ympäristövaikutuslaskennat. Alus- ja ajoneuvoteknologia noudattaa yleistä teknologian kehittymistä, kuten esim. uusia energiamuotoja, ja ohjelmakauden aikana on odotettavissa, että uudistuvien alusten teknologia kehittyy yhä ympäristö-ystävällisemmäksi liikennöintikonseptin säilyessä mahdollisimman hyvin asiakkaita ja elinkeinoelämää palvelevana.



CO² CO² CO² CO² CO²

3. Kehittämisohjelman tavoitteet

Kehittämisohjelman keskittämiskenaario on ympäristövaikutuksiltaan mm. sisämaan ja maaliikenteen sekä merimatkan osalta positiivisin aiemmissa vaiheissa tarkastelluista skenaarioista. Helsingin keskustasta Tallinnaan suuntautuva liikenteen keskittäminen Länsisatamaan ja Helsinki –Tukholma -liikenteen Katajanokalle tarkoittaa sitä, että osalla Helsinki – Tallinna liikenteestä matka lyhenee 3 km tai 3,6 %.

Tämän seurauksena alusliikenteen CO₂-päästöt vähenevät yhteensä 1200 tonnia tai 0,2 %. Tieliikenne huomioiden CO₂-päästöt vähenevät 550 tonnia tai 0,1 % verrattuna 0-skenaarioon (Hesarama-tutkimus 2020).

Tarkasteltava osa-alue	Kehittämisohjelman mukainen keskustasatamien liikenteen keskittäminen
Liikenteelliset vaikutukset	Erillinen liikenneratkaisu tasapainottaa Länsisataman ajoneuvoliikenteen volyymeja, ja tunneli siirtää Länsisataman raskaan liikenteen kokonaisuutena ja osan henkilöautoliikenteestä maan alle. Sataman liikennemäärät pienenevät Katajanokalla ja erityisesti Eteläsatamassa.
Ympäristövaikutukset	Päästöt pienemmät kuin Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi tai matkustaja- ja rahtiliikenteen eriyttämiskenaariossa. Ei merkittävältä osin eroa nykyjärjestelyyn, liikenteen yhteenlasketut CO ₂ -päästöt pienenevät suhteessa nykyiseen liikennemalliin.

	Reitin pituus (km)	Polttoaineen kulutus vuodessa (t)	NO _x (t)	SO _x (t)	CO(t)	CO ₂ (t)
Helsinki-Tallinna (Länsisatama)	81	74 437	4 179	153	239	226 289
Helsinki-Tukholma (Katajanokka)	451	77 048	3 270	159	242	234 225
Helsinki-Tallinna (Vuosaari)	95	16 287	1 512	59	45	52 216
YHTEENSÄ		167 772	8 961	370	526	512 730
Verrattuna Skenaario 0		-407	-2	-1	0	-1 236
%-muutos		-0,2 %	0,0 %	-0,2 %	0,0 %	-0,2 %

	Lukumäärä vuodessa	Polttoaineen kulutus (1 000 l)	NO _x (t)	SO _x (t)	CO(t)	CO ₂ (t)
Autoliikenne						
Rahtiyksiköt	841 000	41 058	992	1		115 529
Henkilöautot	2 341 860	2 340	279	1		6 534
YHTEENSÄ		43 398	1 272	2		122 063

	NO _x (t)	SO _x (t)	CO(t)	CO ₂ (t)
Päästöt yhteensä 2040	43 398	10 233	372	526
Verrattuna Skenaarioon 0	+195	27	-1	0
Päästöjen muutos-%	0,26 %	-0,21 %	-0,05 %	-0,09 %

Kehittämisohjelman mukainen keskustasatamien liikenteen keskittäminen; Polttoaineen kulutus ja päästöt v. 2040 (Hesarama-tutkimus 2020)

4. SATAMATOIMINTOJEN KESKITTÄMINEN



4. SATAMATOIMINTOJEN KESKITTÄMINEN

Kehittämisohjelma toteuttaa Helsingin kaupunginvaltuuston päätöstä satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä.

Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne keskitetään Länsisatamaan, Tukholman liikenne Katajanokalla, ja samalla mahdollistetaan Eteläsataman ranta-alueen kehittäminen kaupunkilaisten käyttöön nykyistä laajemmin. Vuosaaren satamaa kehitetään tavaraliikenteen tarpeisiin lisäämällä kenttäkapasiteettia.

Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenteen keskittäminen edellyttää merkittävää ajoneuvoliikenteen yhteyksien kehittämistä, ja Helsingin Satama Oy toteuttaa maanalaisen satamatunnelin Länsisataman ja Länsiväylän välille.

Länsisataman pohjoisosan laiturirakenne uudistetaan, ja sataman matkustajaterminaali T1 korvataan uudisrakennuksella.



4. Satamatoimintojen keskittäminen

Keskittämisen periaate

Kehittämishojelman suunnitelmien osat, satamanosien toteuttamistoimenpiteet, liittyvät toiminnallisesti toisiinsa muodostaen kokonaisuuden. Järjestelyt yhdessä satamanosassa vaikuttavat järjestelyihin muissa satamanosissa eikä kokonaisuutta ole mahdollista pilkkoa erillisiin osiin, ja matkusta-autolauttaliikenne Eteläsatamassa on käynnissä siihen saakka, kun Katajanokan järjestelyt ja Länsisataman satamatunneli ovat toteutuneet.

Kokonaisuuden osat ovat:

1. Satamatunnelin toteuttaminen ja Länsisataman aluejärjestelyt
2. Katajanokan sataman järjestelyt
3. Eteläsataman järjestelyt

Kehittämishojelman toteutuksen vaiheet



4. Satamatoimintojen keskittäminen

Keskittäminen ja kehittämisohjelma toteutetaan hallitusti vaiheittain

Toteutusjärjestys ja alisteisuus:

1. Länsisatama ja satamatunneli

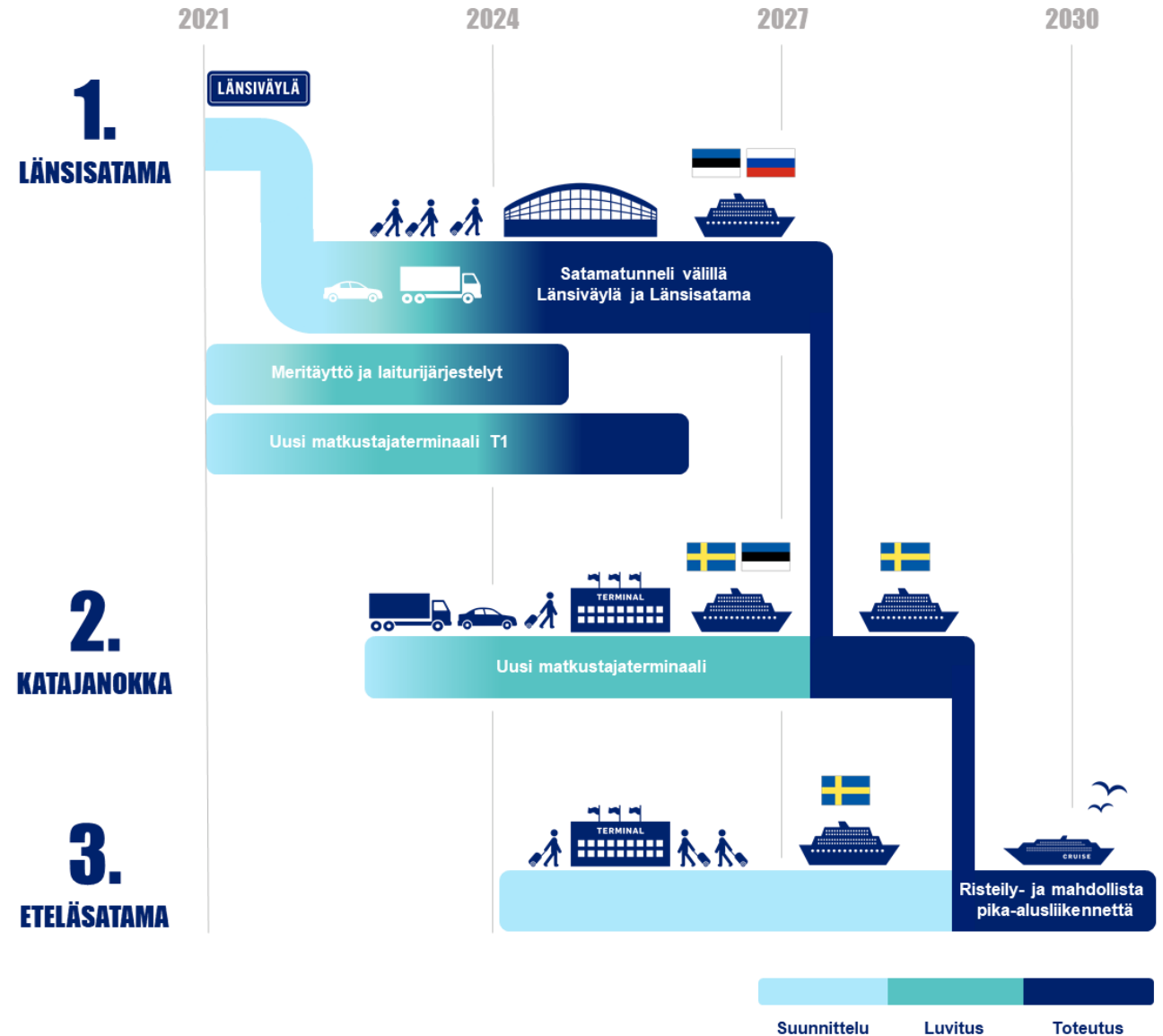
- Tallinnan liikenteen keskittäminen Katajanokalta Länsisatamaan

2. Katajanokan järjestelyt

- Tukholman liikenteen keskittäminen Katajanokalle

3. Eteläsataman järjestelyt

- Satama-alueen pienentyminen; kansainvälistä risteily- ja mahdollista pika-alusliikennettä



5. LIIKENNE- JA TALOUSVAIKUTUKSET



5. VAIKUTUKSET LIKETOIMINTAAN

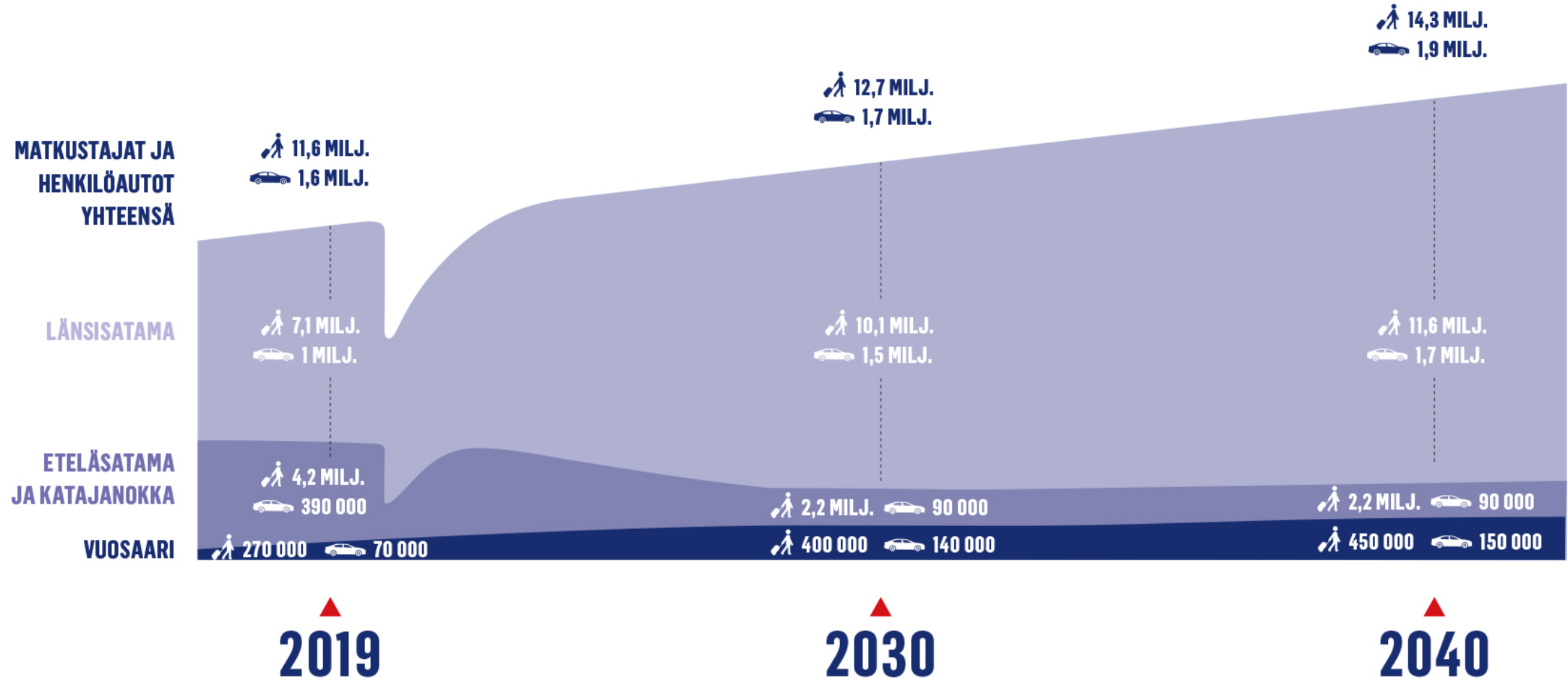
Yhteenveto liiketoimintavaikutuksista tarkastelee liikenne- ja talousennustetta jaksolle 2019- 2040 ja ohjelmakauden investointeja yksityiskohtaisemmin jaksolle 2022 – 2030. Johtuen investointien pitkästä pitoajasta on tarkoituksenmukaista mallintaa yhtiön taloutta 2060-luvulle saakka. Vaikutuksissa on otettu huomioon Covid-19 – pandemia. Helsingin Sataman ennuste perustuu näkemykseen, että matkustajaliikenteen palautuminen pandemiasta tapahtuu merkittävältä osin vuonteen 2024 mennessä. Tätä tukevat myös laajemmat tarkastelut matkailualan toipumisesta (mm. ETLA; Helsingin seudun kauppakamari; raportti Matkailualan toipuminen pandemiasta 2021).

Satamaliikenteen ennustetaan jatkavan kasvuaan sekä matkustaja- että tavaraliikenteen sektoreilla. Linjaliikenteen matkustajamäärien ennustetaan kehittyvän välillä 2019 - 2029 keskimäärin 0,8 %/vuosi, ja vuosien 2030 – 2040 välillä keskimäärin 1,2 %/vuosi. Yksiköidyn tavaraliikenteen ennustetaan kehittyvän 2019 – 2029 mennessä välillä 1,4 % ja vuosien 2030 – 2040 keskimäärin 1,7 %.

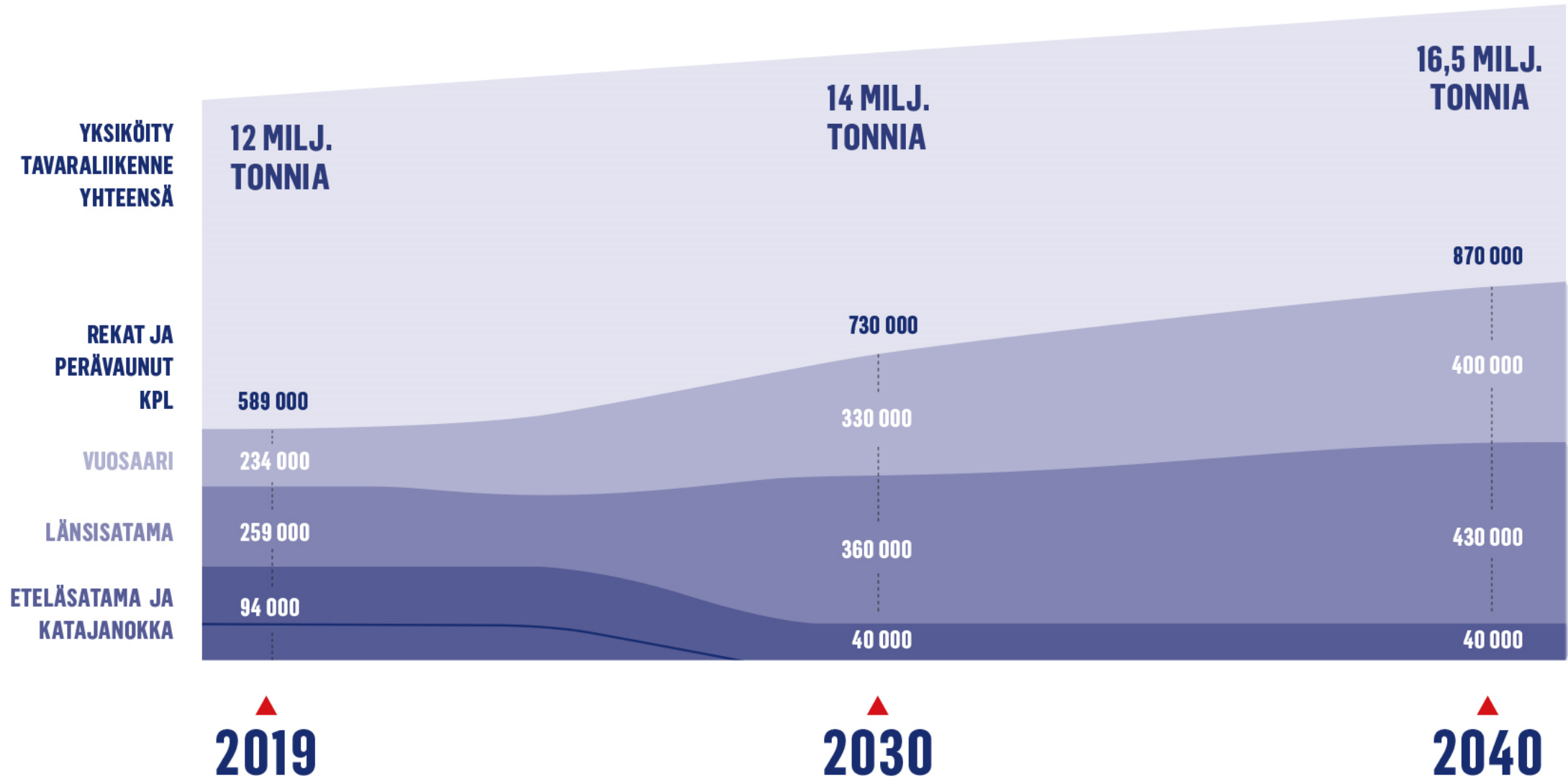
Ajoneuvo- ja tavaraliikenteen (ml. alusliikenne) ennusteet perustuvat valtion laatimiin valtakunnallisiin liikenne-ennusteisiin (2018). Matkustajaliikenteen ennuste perustuu Helsingin Sataman rahti- ja matkustajaliikenteen vaihtoehtoiset järjestelyt-raporttiin (Hesarama, 2020) sekä Helsingin Sataman omiin ja sataman asiakkaiden arvioon.

Helsingin Satama Oy:n investoinnit vuoteen 2030 ovat yhteensä n. 690 M €, josta ohjelmainvestointien osuus on n. 560 M €. Ohjelmasuunnitelma ei sisällä tarkasteluja kaupungin investoinneista. Niitä on arvioitu skenaariotyön aiemmissa vaiheissa, ja tämän ohjelman osalta kaupungin osalta investointitarpeet muodostuvat Vuosaassa tavaraliikenteen tarpeisiin rakennettavan laajennuksen esirakentamisesta ja Länsisataman osalta satama-alueen laajentamisen esirakentamisen sekä satamatunnelin liittymäratkaisun toteuttamisesta Salmisaassa koskien alueen tulevaa kehittämistä.

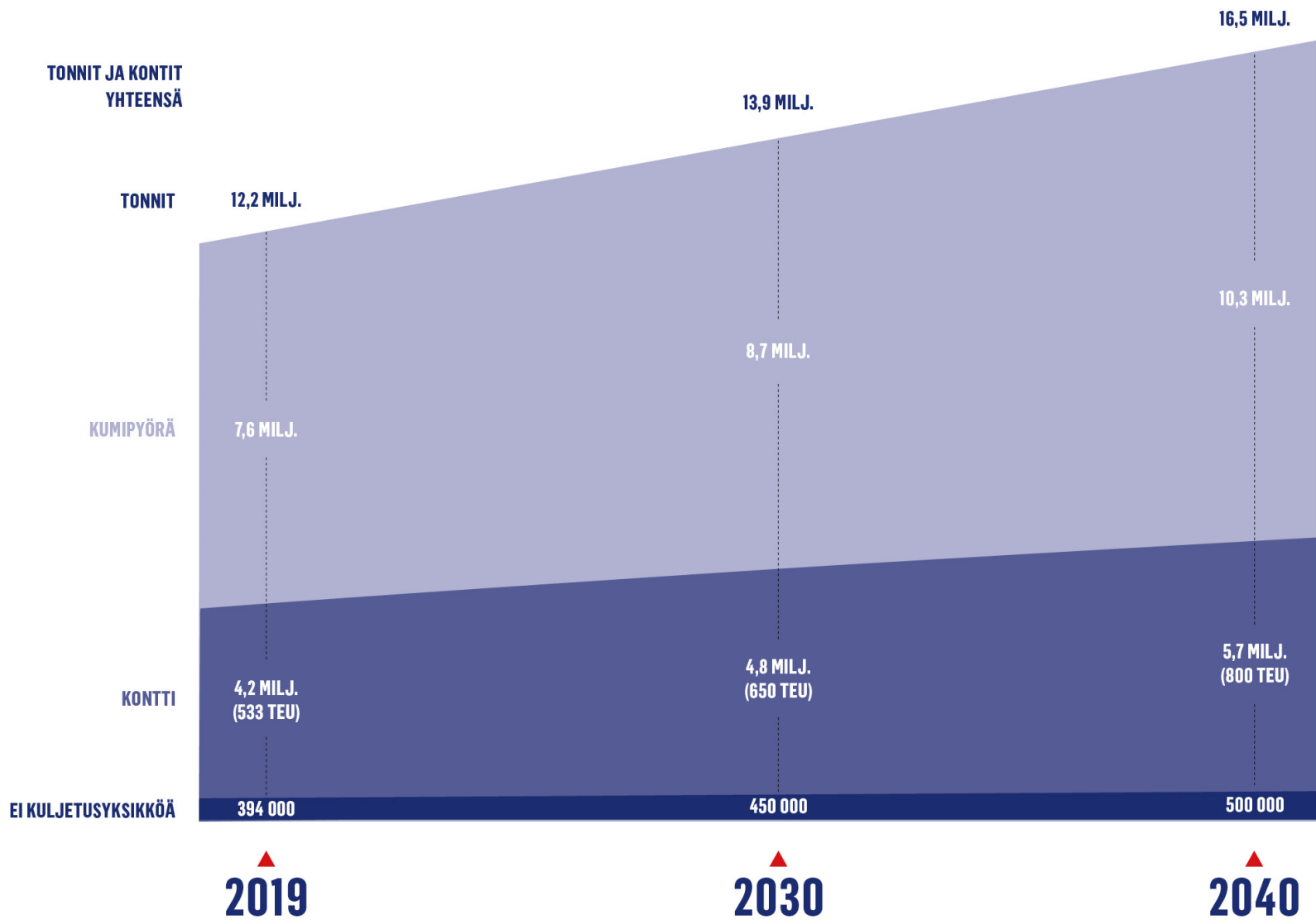
5. Vaikutukset liiketoimintaan



5. Vaikutukset liiketoimintaan

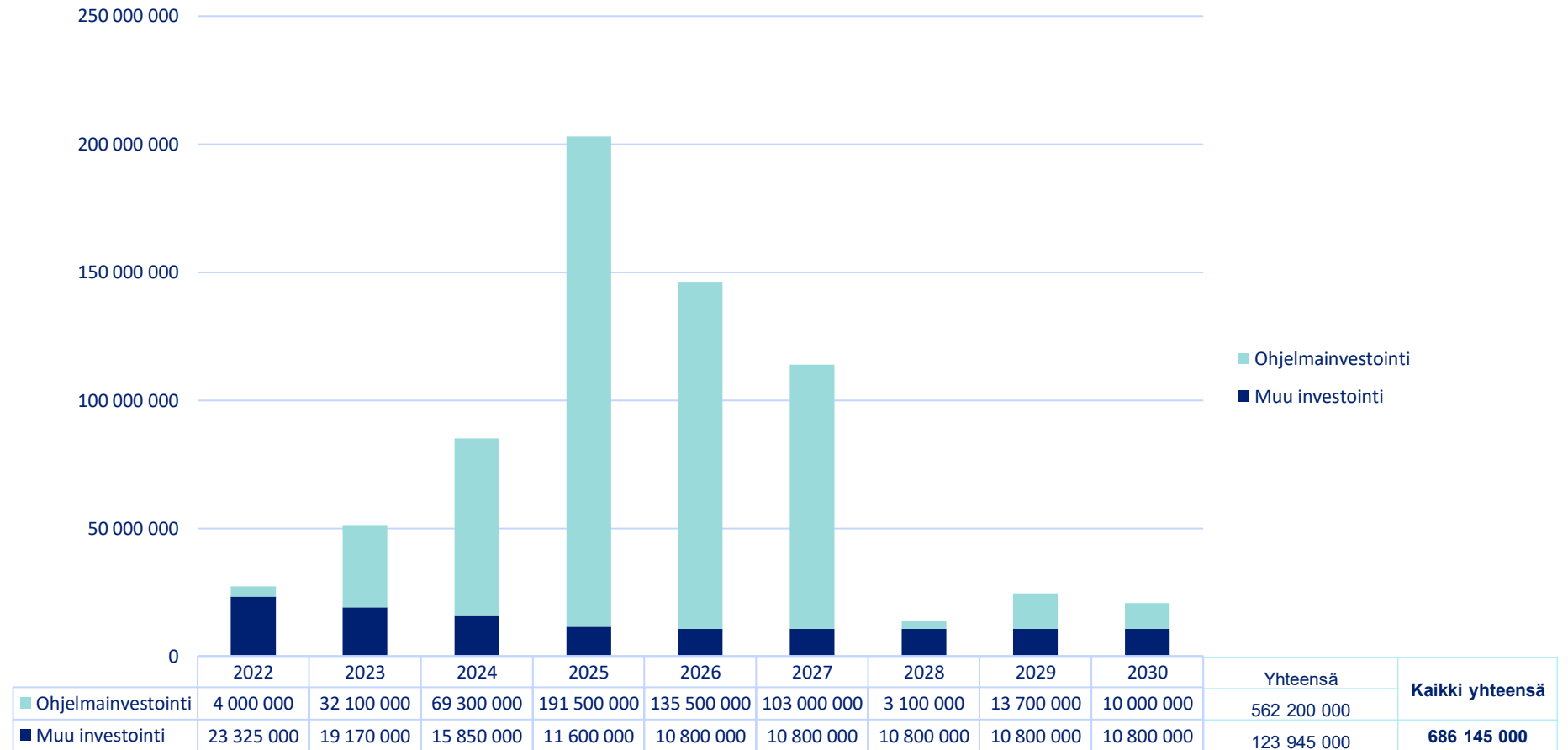


5. Vaikutukset liiketoimintaan






5. Vaikutukset liiketoimintaan

Investoinnit 2022 - 2030



5. Vaikutukset liiketoimintaan

Investoinnit 2022 - 2030

Satamanosakohtaiset ohjelmainvestoinnit 2022 – 2030 (k €)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Yhteensä
Länsisatama	2 500	29 500	69 000	191 000	135 000	85 000				512 000
Satamatunneli	1 000	1 000	1 000	85 000	85 000	85 000				258 000
Laituri- ja kenttämuutokset 	1 000	27 000	65 000	61 000						154 000
Matkustajaterminaali T1 	500	1 500	3 000	45 000	50 000					100 000
Katajanokka						17 900	3 000	13 600		34 500
Uusi matkustajaterminaali 						17 900	3 000	13 600		34 500
Vuosaari		100	300	500	500	100	100	100	5 000	6 700
Laajennusalue		100	300	500	500	100	100	100	5 000	6 700
Eteläsatama									5 000	5 000
Eteläsataman muutokset	1 500	2 500							5 000	9 000
Ohjelmainvestoinnit 2022 – 2030 yhteensä	4 000	32 100	69 300	191 500	135 500	103 000	3 100	13 700	10 000	562 200
Muut investoinnit yhteensä	23 325	19 170	15 850	11 600	10 800	10 800	10 800	10 800	10 800	123 945
Kaikki investoinnit 2022 – 2030 yhteensä	27 325	51 270	85 150	203 100	146 300	113 800	13 900	24 500	20 800	686 145

 Osittain ohjelma- ja osittain elinkaari- ja palvelutasoinvestointeja; laajuus kytköksissä kehittämishjelmaan

Yhteenveto yhtiön talousmallinnuksesta sisältäen kehittämisohjelman

Helsingin Satama Oy on mallintanut yhtiön taloutta vuosille 2021-2060 osana kehittämisohjelman valmistelua.

Työssä on arvioitu kehittämisohjelman kannattavuutta investointina sekä sen vaikutuksia liikenteeseen, yhtiön talouteen sekä kehittämisohjelman vaikuttavuutta pääkaupunkiseudulle. Investointiohjelma on kannattava ja sen vaikutukset koko yhtiön talouteen ovat positiiviset.

Arvioinnissa on pyritty tunnistamaan todennäköisiä kehityspolkuja sekä laadittu kehitysohjelmalle liikenteelliset ja taloudelliset herkkyystarkastelut.

Mallinnukset on arvioitu ulkopuolisen toimijan toimesta ja todettu asiallisesti laadituiksi

Yhteenveto	Sijoitetun pääoman tuotto 2019 – 2040: 8,4 % 2019 – 2060: 10,1 %
	Investoinnit vuoteen 2040 mennessä: 914 M € vuoteen 2060 mennessä: 1 714 M €

Talousmallin keskeiset tulokset

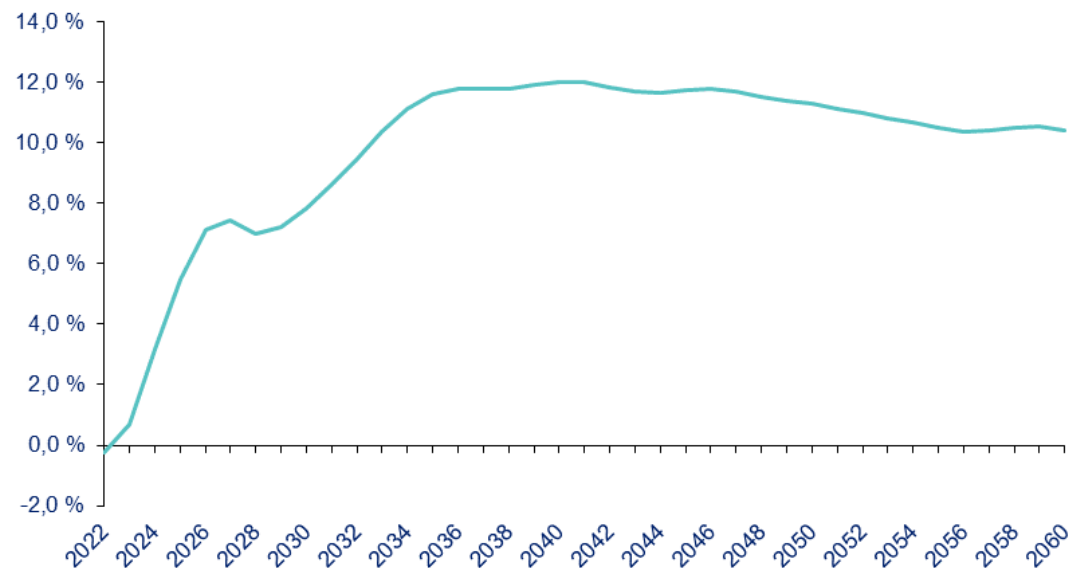
Helsingin Satama Oy:n sijoitetun pääoman tuottotaso ennen koronaa on ollut noin 4% tasossa ja maltillisesti nousussa.

Kehittämisohjelman investointien 2022-2030 myötä sijoitetun pääoman tuoton odotetaan heikkenevän 2027-2029, jonka jälkeen se kehittyy positiivisesti 2030-luvun ajan. Pääomien kasvun myötä tuottotaso laskee loivasti tarkastelun loppupuolella.

Analyysin perusteella myös merkittävästi laajempia investointeja on tarvittaessa mahdollista toteuttaa myöhempinä vuosina.

Helsingin Satama Oy:n omavaraisuus pysyy tarkastelun ajan omistajan asettaman tavoitetason (40%) yläpuolella laajoista investoinneista huolimatta.

Sijoitetun pääoman tuotto, kolmen tilikauden keskiarvo

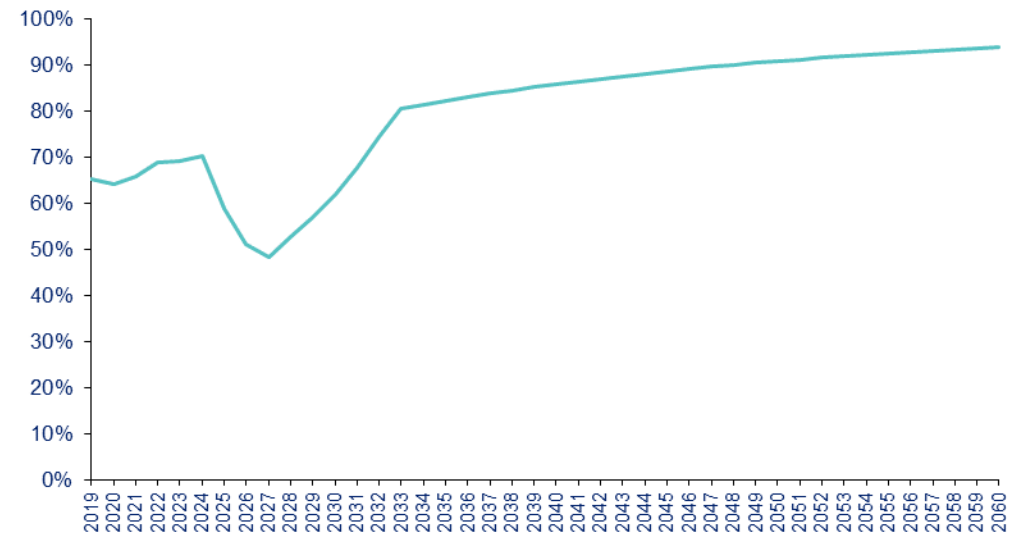


5. Vaikutukset liiketoimintaan

Investoinnit 2020 - 2030



Omavaraisuusaste



6. TARKASTELUT SATAMANOSITTAIN



Länsisatama 2030

Tallinnan liikenteen matkustaja-autolautta-, risteily- ja tavaraliikenteen satama sekä maa- ja meriliikenteen solmukohta. Taloudellisilta vaikutuksiltaan merkittävin satamanosa.

2021

- Alue 15 ha
- 2 matkustajaterminaalia
 - T1
 - T2
- 6 peräporttipaikkaa;
- kaksi kaksoisrampia
- 3 varustamo

- Meriväylän syvyys 11 m

2030

- Alue n. 17 ha
- 2 matkustajaterminaalia
 - T1 (uudisrakennus)
 - T2
- 5 peräporttipaikkaa; kolme kaksoisrampia
- 4 varustamo



Länsisatama

Saavutettavuus

- Palvelee erityisesti lyhyiden kääntöaikojen matkustaja-autolauttoja.
- Saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla.
- Kävely- ja pyöräily-yhteydet
- Raitiovaunuyhteydet
- Kaukoliikenteen bussien reittipysäkki
- Taksiasema
- Tunneliyhteys tulee sujuvoittamaan ajoneuvoliikennettä

Kehittämishojelman investoinnit

- ~ 510 M
- Satamatunneli
- T1 ja palvelut
- Laiturirakenteiden muutokset

Muut investoinnit

- ~ 29 M
- Infra- ja elinkaari-investoinnit
- Ympäristövastuullis- ja muut palvelutason parantamiseen tähtäävät toimet, mm. automaatio- ja digitalisaatiohankkeet

Kaupunkiyhteistyö

- Keskittämiskenaarion edistäminen
- Saavutettavuuden parantaminen; sujuvat, tehokkaat ja toimivat liikenneyhteydet Länsisataman ja Länsiväylän välille sekä julkisen liikenteen sujuvoittaminen
- Asemakaavoitus, YVA

Ympäristövaikutukset

- Asumisen yhteensovittaminen satamatoiminnan kanssa
- Satamatoiminnan ympäristölupa
- Satamatunneli ja laiturirakenteen uudistaminen (mm. maasähkö) lieventävät satamatoiminnan ja liikenteen ympäristövaikutuksia alueella.

2040

Tallinnan liikenteen pääsatama. Sekä linja- että aikataulutettua risteilytyyppistä liikennettä palveleva terminaali, jonka yhteydessä on kaupallisia tiloja ja toimistoja.

E erityisen sujuvat maaliikenneyhteydet.

Länsisataman (alus, matkustaja, tavara) liikenne on kehittynyt positiivisesti.

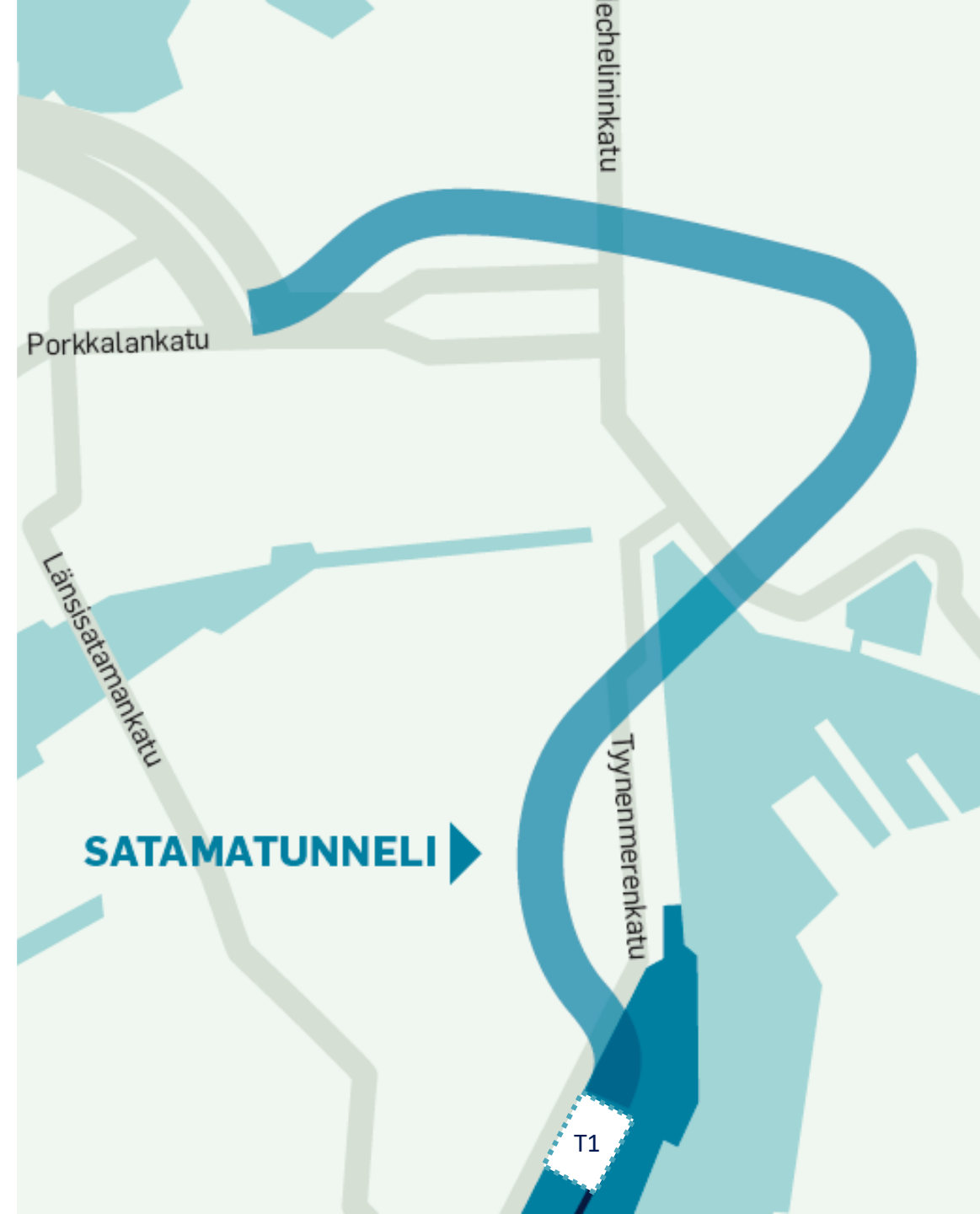
Satamatunneli

Satamatunneli yhdistää Länsisataman ja Länsiväylän, ja siirtää Länsisataman koko tavaraliikenteen ja merkittävän osan henkilöautoliikenteestä maan alla kulkevaan sataman yksityiseen tunneliin. Tunneli rahoitetaan satamamaksuin.

Satamatunnelin linjaus perustuu tilanvaraussuunnitelmaan, ja on hyväksytyt maanalaisen yleiskaavan (2021) mukainen.

Satamatunnelin jatkosuunnittelussa tarkastellaan mm. vaiheistusta Salmisaaren alueen suunnittelun kanssa. Tavoitteena on, että tässä näkyvä linjaus voidaan toteuttaa ensimmäisenä, ja tunnelia voidaan tarvittaessa myöhemmin jatkaa Salmisaaren kehittämisen yhteydessä.

Tunneli on myöhemmin liitettävissä tai laajennettavissa osaksi Euroopan-laajuista TEN-T-verkkoa, ja tavoitteena on, että mahdollisimman suuri osa Länsisataman ajoneuvoliikenteestä hyödyntää tunnelia.



Satamatunneli

Saavutettavuus

Satamatunneli yhdistää Länsisataman ja Länsiväylän ajoneuvoliikenteen maanalaisen yhteyden avulla, ja parantaa merkittävästi Länsisataman saavutettavuutta.

Satamatunneli palvelee kaikkea Länsisataman ajoneuvoliikennettä.

Satamatunnelia käyttää

- raskas liikenne kokonaisuudessaan
- Länsiväylälle suuntautuva henkilöautoliikenne

Investoinnit

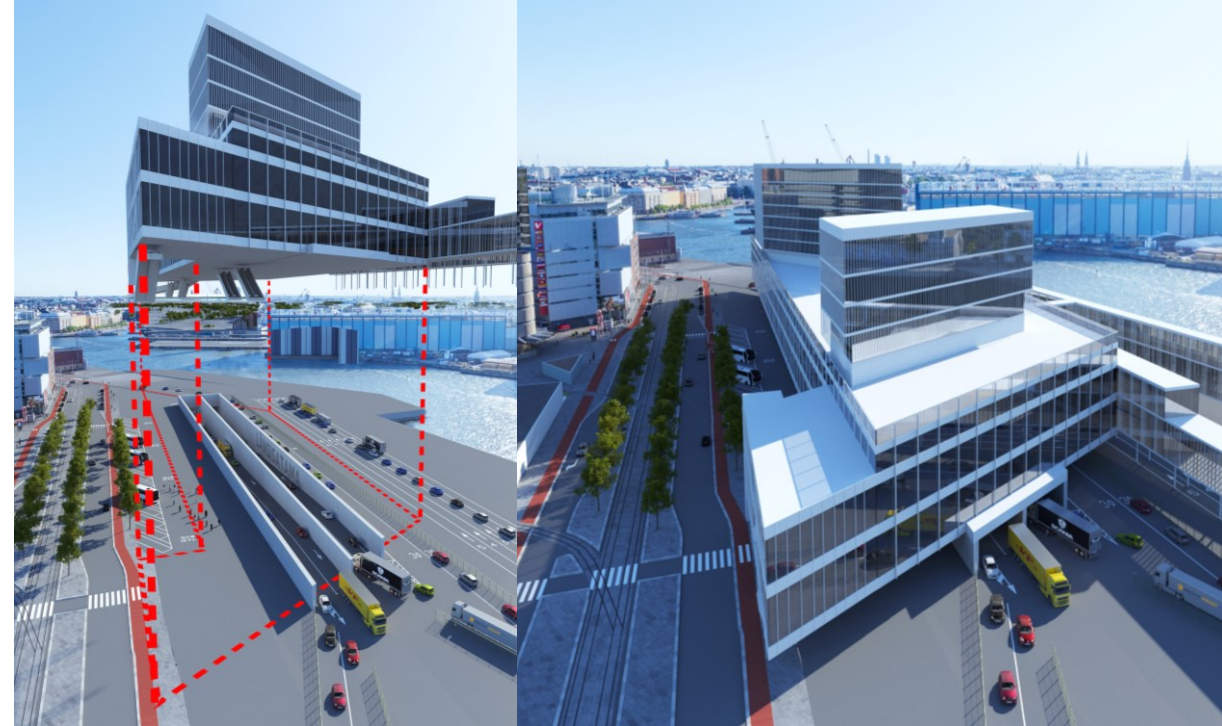
- ~ 260 M
- T1-matkustajaterminaalin rakenteellinen yhteys
- Länsiväylän yhteys

Kaupunkiyhteistyö

- Länsiväylän OYK

Ympäristövaikutukset

- YVA



Katajanokan satama 2030

Tukholman matkustaja-autolautta-, risteily- ja tavaraliikenteen satama.
Maa- ja meriliikenteen solmukohta.

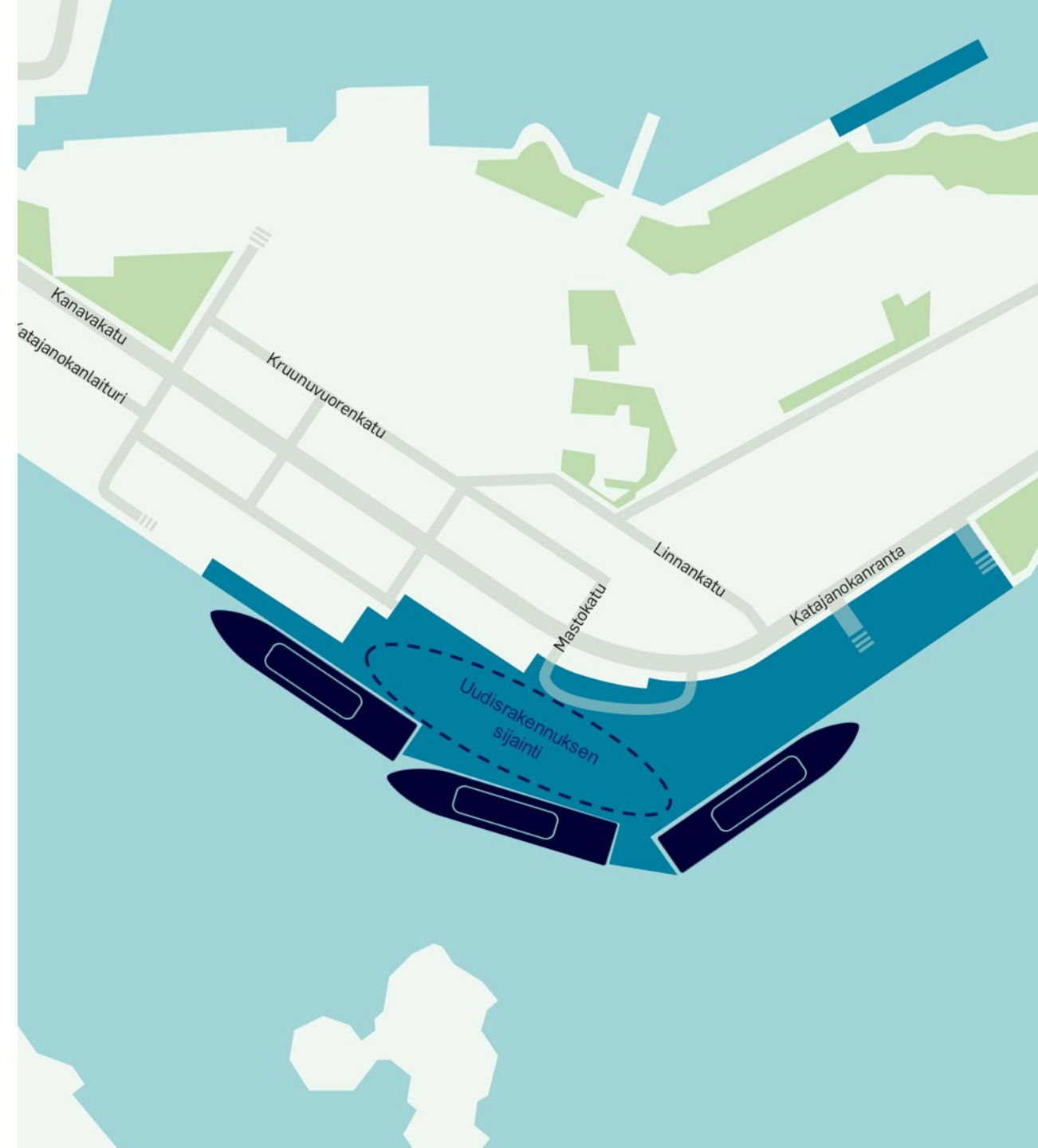
2021

- Alue 8,5 ha
- 1 matkustajaterminaali
- 2 peräporttipaikkaa,
joista toisessa sivuramppi
- 3 risteilyaluspaikkaa
- 1 varustamo

- Meriväylän syvyys 9,3 / 7,9 m

2030

- Alue n. 7,5 ha
- 1 matkustajaterminaali
(uudisrakennus)
- 2 peräporttipaikkaa
- 1 risteilyaluspaikka
- 2 varustamo



Katajanokan satama

Saavutettavuus

Ajoneuvoliikenne ruuhkauttaa katuverkkoa aika-ajoin. Kävely- ja pyöräily-yhteydet

- Raitiovaunuyhteydet
- Kaukoliikenteen bussien reittipysäkki
- Taksiasema

Kehittämishojelman myötä Katajanokan sataman liikennemäärät pienevät jonkin verran.

Kehittämishojelman investoinnit

- ~ 35 M
- Matkustajaterminaalin uusiminen; nykyinen matkustajaterminaali K8 puretaan
- Uudet aluspaikkajärjestelyt

Muut investoinnit

- ~ 24 M
- Infra- ja elinkaari-investoinnit
- Ympäristövastuullis- ja muut palvelutason parantamiseen tähtäävät toimet, mm. automaatio- ja digitalisaatiohankkeet

Kaupunkiyhteistyö

- Katajanokan suunnitteluperiaatteet ja kaavoitus
- Liikenneyhteydet katu- ja maantieverkkoon
- Maanalainen pysäköintilaitos > sataman kenttätilan tarpeen arviointi/pysäköintimaksut

Ympäristövaikutukset

- Yleiskaavan esittämä asuminen ja mahdolliset hotellihankkeet Katajanokan rannassa/ meluvaikutukset.
- Satamatoiminnan ympäristölupa

2040

Katajanokan osalta konsepti on pääosin nykyisellään. Matkustajapalvelut laadullisesti ensiluokkaisia risteilykonseptityyppisen matkustaja-autolauttaliikenteen tarpeisiin.

Eteläsatama 2030

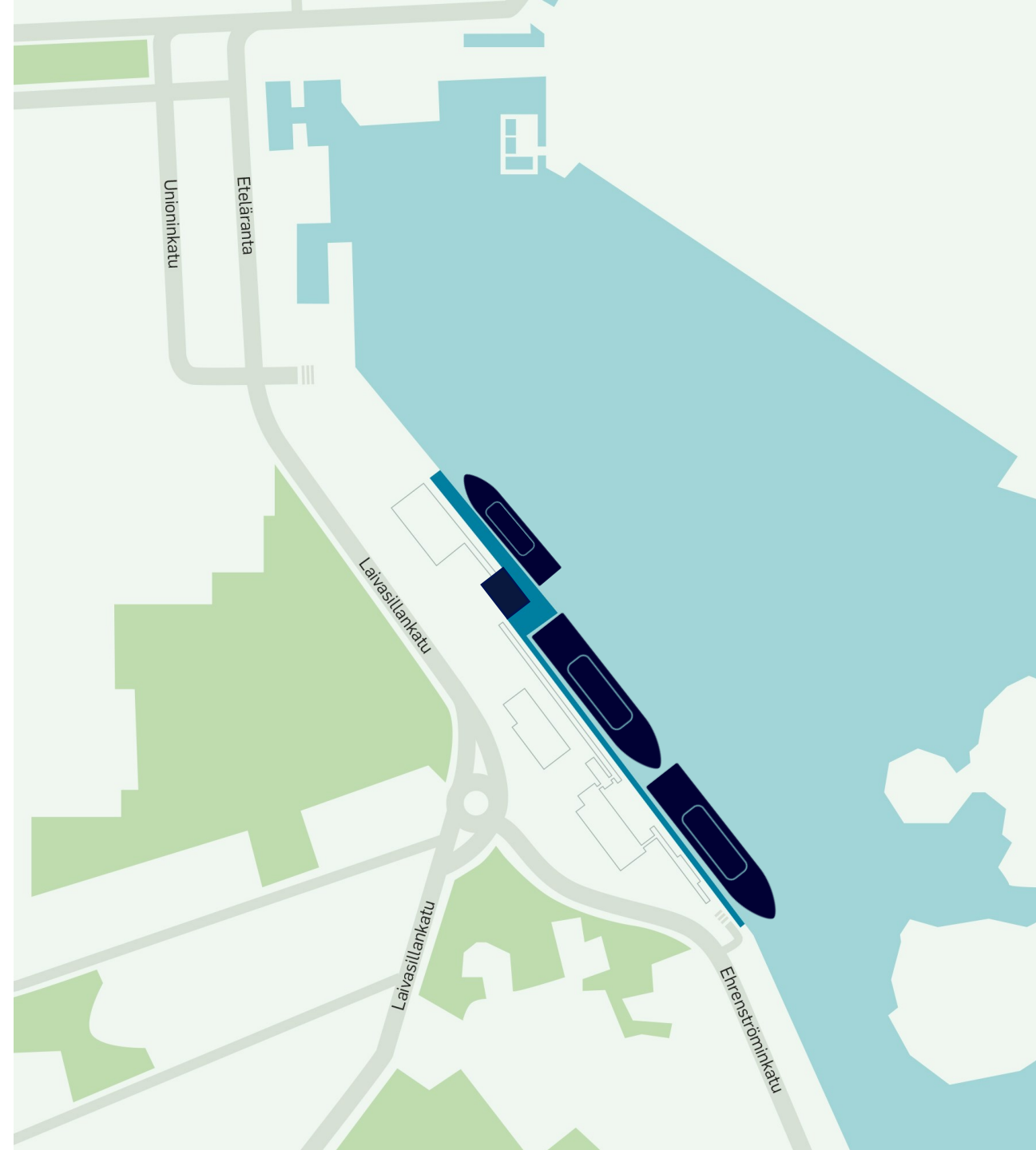
Vuonna 2030 Eteläsatama toimii pienten ja keskisuurten risteilyalusten sekä mahdollisen pika-alusliikenteen satamana.

2021

- Alue 7 ha
 - 1 matkustajaterminaali
 - 2 peräporttipaikkaa
 - 3 risteilyaluspaikkaa
 - 1 varustamo
-
- Meriväylän syvyys 9,1 m ja 7,9 m.

2030

- Alue > 1 ha
- Pika-alusliikenteen matkustajaterminaali
- 3 aluspaikkaa



Eteläsatama

Saavutettavuus

- Kävely- ja pyöräily-yhteydet
- Raitiovaunuyhteydet
- Kaukoliikenteen bussien reittipysäkki (2021)
- Taksiasema
- Turistibussit

Aluekehittäminen

Satamatunnelin ja Länsisataman sekä Katajanokan sataman aluejärjestelyiden valmistuttua Helsingin Satama luopuu kehittämisohjelman mukaisesti suuresta osasta Eteläsataman aluetta sekä Eteläsataman rakennuksista, ml. Olympiaterminaali ja Satamatalo.

Kehittämisohjelman investoinnit

- ~ 9 M
- Satamatoimintojen muutokset risteilyliikenteen ja pika-alusliikenteen varauksen tarpeisiin
- Laitureiden ja muun infran elinkaarikorjaukset

Muut investoinnit

- ~ 6 M
- 2020-luvun puolivälissä varaudutaan Länsisataman T1 rakentamisen vuoksi tilapäiseen Pietarin liikenteeseen
- Infra- ja elinkaari-investoinnit

Kaupunkiyhteistyö

- Makasiinirannan idea- ja konseptikilpailu sekä Arkkitehtuuri- ja designmuseon kilpailu
- Alueen kaavoitus

Ympäristövaikutukset

- Ei tiedossa merkittäviä muutoksia maankäyttöön eikä ympäristölupaann ennen keskittämistä, jonka yhteydessä sataman toiminta alueella supistuu.
- Satamatoiminnan ympäristölupa

2040

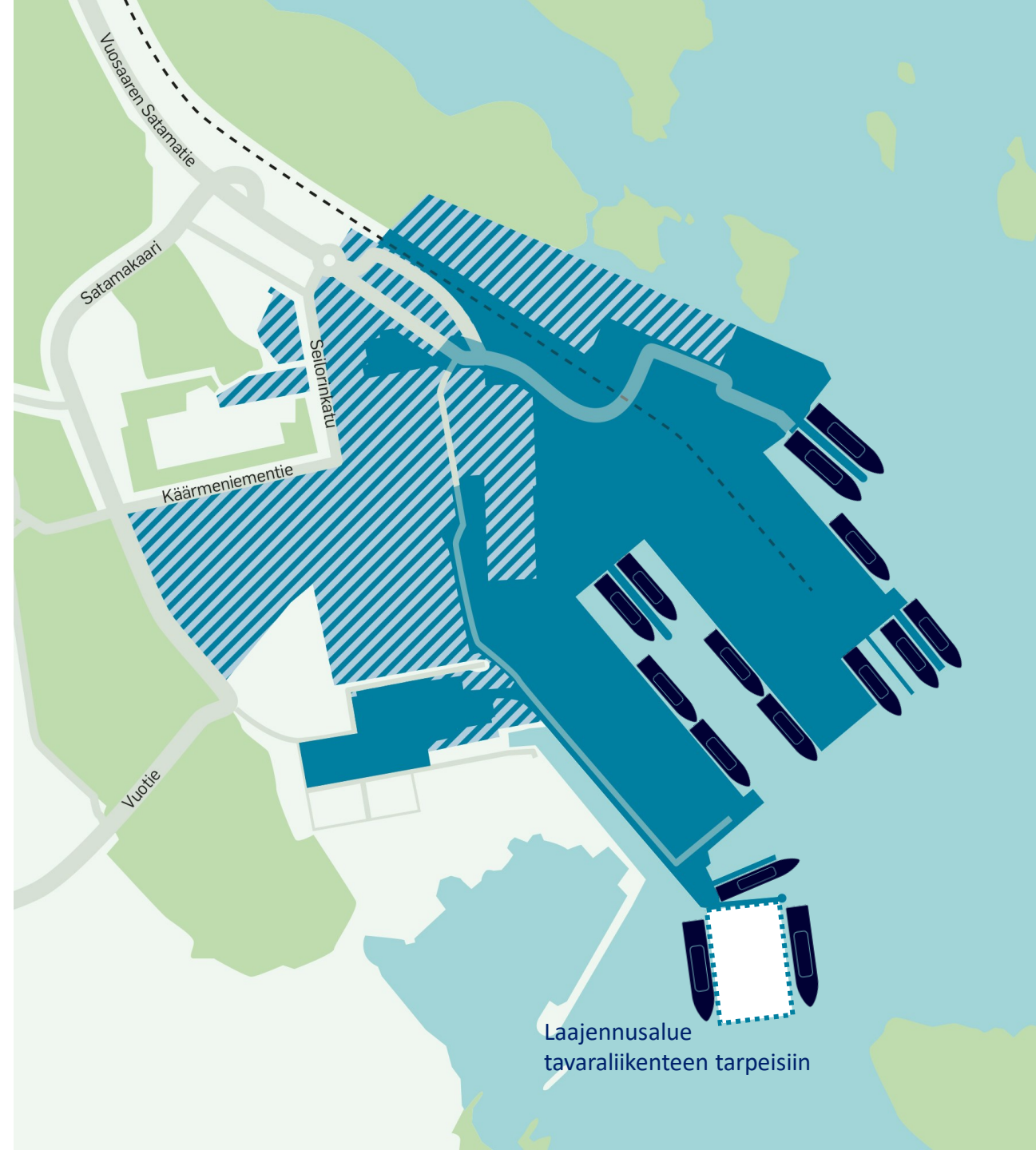
Eteläsatama palvelee kv. risteilyliikennettä mahdollisen pika-alusliikenteen hyvissä puitteissa ja keskeisellä sijainnilla.

Vuosaaren satama 2030

Tavarasatama ja ropax-alusten matkustajaliikenne Saksaan ja Viroon. Erikoiskuljetus- ja vaarallisten aineiden kuljetusten satama.

2021 ja 2030

- Satama-alue 138 ha
 - 17 roro alus/laivapaikkaa, joista
 - 2 kaksisoisramppipaikkaa
 - 4 conro-laivapaikkaa
 - 1,5 km konttilaituria
 - 4 operaattoria pitkäaikaisilla sopimussuhteilla
 - 3 roro- ja useita konttivarustamoita
 - 1 matkustajaterminaali
 - 2 henkilöautolähtöselvitysalueita
-
- Meriväljän syvyys 13 m



Vuosaaren satama

Saavutettavuus

- Maantieyhteydet Kehä III:lle ja raideyhteydet pääradalle ovat toimivat.
- Ajoneuvoliikenne pääasiassa Kehä III:n kautta
- Ajoneuvoliikenteellä myös reitti Vuosaaren kautta Itäväylälle
- Vuosaaren metroasemalle säännöllinen joukkoliikenneyhteys

Kehittämishojelman investoinnit

- ~ 7 M
- Satamakentän laajennusalue valmistelutyöt tavaraliikenteen tarpeisiin; investoinnit pääosin v. 2030 jälkeen

Muut investoinnit

- ~ 46 M
- Infra- ja elinkaari-investoinnit
- Ympäristövastuullis- ja muut palvelutason parantamiseen tähtäävät toimet, mm. automaatio- ja digitalisaatiohankkeet

Kaupunkiyhteistyö

- Laajennusalueen valmistelu ennen vuotta 2030

Ympäristövaikutukset

- Laajennusalueen ympäristövaikutusten arviointi
- Satamatoiminnan ympäristölupa

2040

Vuosaari on keskittynyt yksiköityyn tavaraliikenteeseen; kontteihin ja kumipyöräliikenteeseen.

Laajennusalueesta on saatu merkittävästi lisätilaa tavara- ja automatkustajaliikenteen tarpeisiin.

Hernesaaren risteilysatama 2030

Kansainvälisen risteilyliikenteen satama.

2021 ja 2030

- 3,8 ha
- 4 laivapaikkaa, joista kolme palvelee isoja risteilyaluksia
- Meriväylän syvyys 11 m.



Hernesaaren risteilysatama

Saavutettavuus

- Kävely- ja pyöräily-yhteydet
- Raitiovaunulinja
- Paikallisbussi
- Taksiasema

Investoinnit

- ~ 14,5 M
- Palveluinvestoinnit, toimintojen/palvelujen digitalisointi, infra- ja elinkaari-investoinnit
- Lisälaiturin (LHE) mahdollistaminen 2030 jälkeen

Kaupunkiyhteistyö

- Saavutettavuus; kaupunki-infra (jalankulku- ja pyöräily-yhteydet, opasteet ja palvelut) kaupunkirakenteen kehittyessä.

Ympäristövaikutukset

- Risteilysataman viereen sijoittuu erilaisia palvelutoimintojen kortteleita. Asuinkortteleissa varaudutaan riittävään meluntorjuntaan.
- Satamatoiminnan ympäristölupa

2040

LHE-laiturin toteuttaminen.

Kansainvälisen risteilyliikenteen keskus, jossa matkustajille korkeatasoiset palvelut.

Mahdollinen vaihtomatkustaminen tukee sataman kokonaisliiketoimintaa.

7. KEHITTÄMISOHJELMAN PÄÄTÖKSENTEKO JA TOTEUTTAMINEN



7. KEHITTÄMISOHJELMAN PÄÄTÖKSENTEKO JA TOTEUTTAMINEN

Ohjelman päätöksenteko

2021	Kehittämisohjelman toteuttamispäätös
2022 –	Asemakaavapäätökset Helsingin kaupunginvaltuustossa <ul style="list-style-type: none">• Länsisataman T1-matkustajaterminaalien asemakaava• Satamatunnelin asemakaava• Katajanokan asemakaava, ml. Katajanokan satama ja uusi matkustajaterminaalit

Ohjelman toteuttaminen ja organisoituminen

2021	Helsingin Sataman satamosien kehittämisohjelma, ml. satamosien suunnitelmat ja investoinnit
2021 – 2022	Maankäytön ja liikenteen yhteisvalmistelu Helsingin Sataman ja Helsingin kaupungin kanssa
2022 – 2030	Helsingin Sataman organisoituminen ja ohjelmakoordinaointi: ohjelman toteuttaminen
2022 – 2030	Helsingin Sataman investointipäätökset

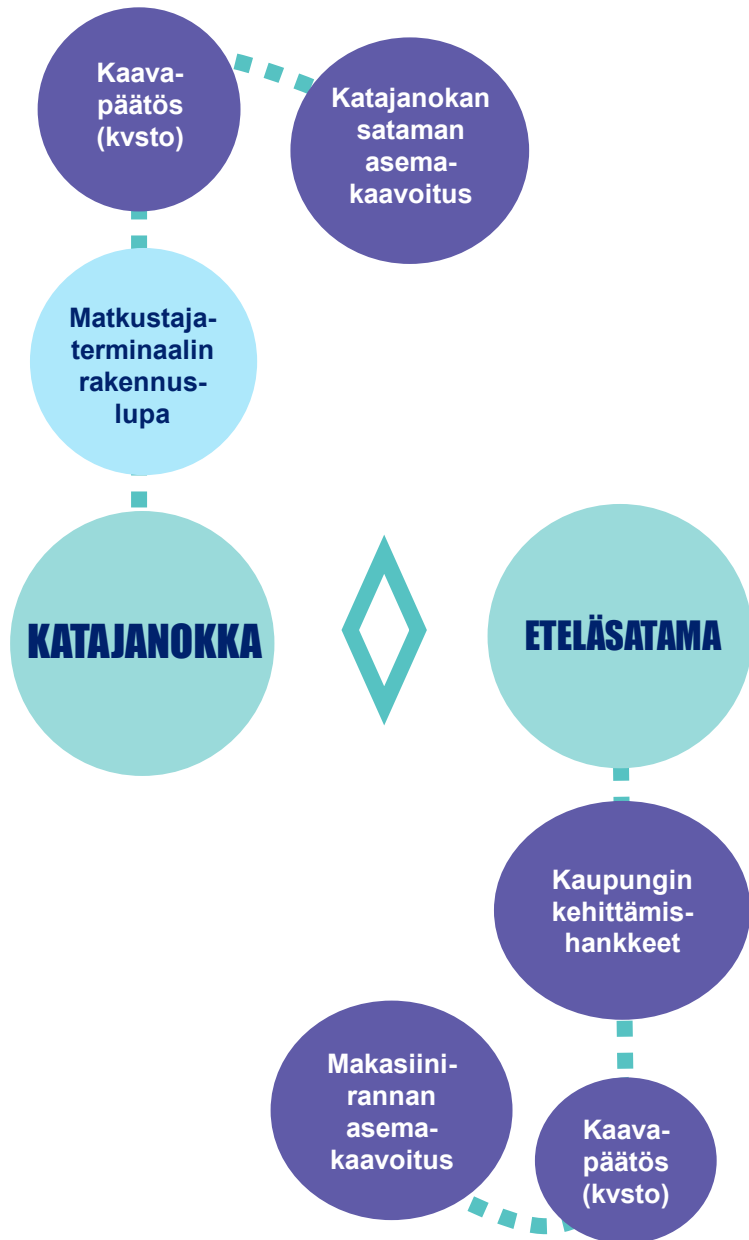
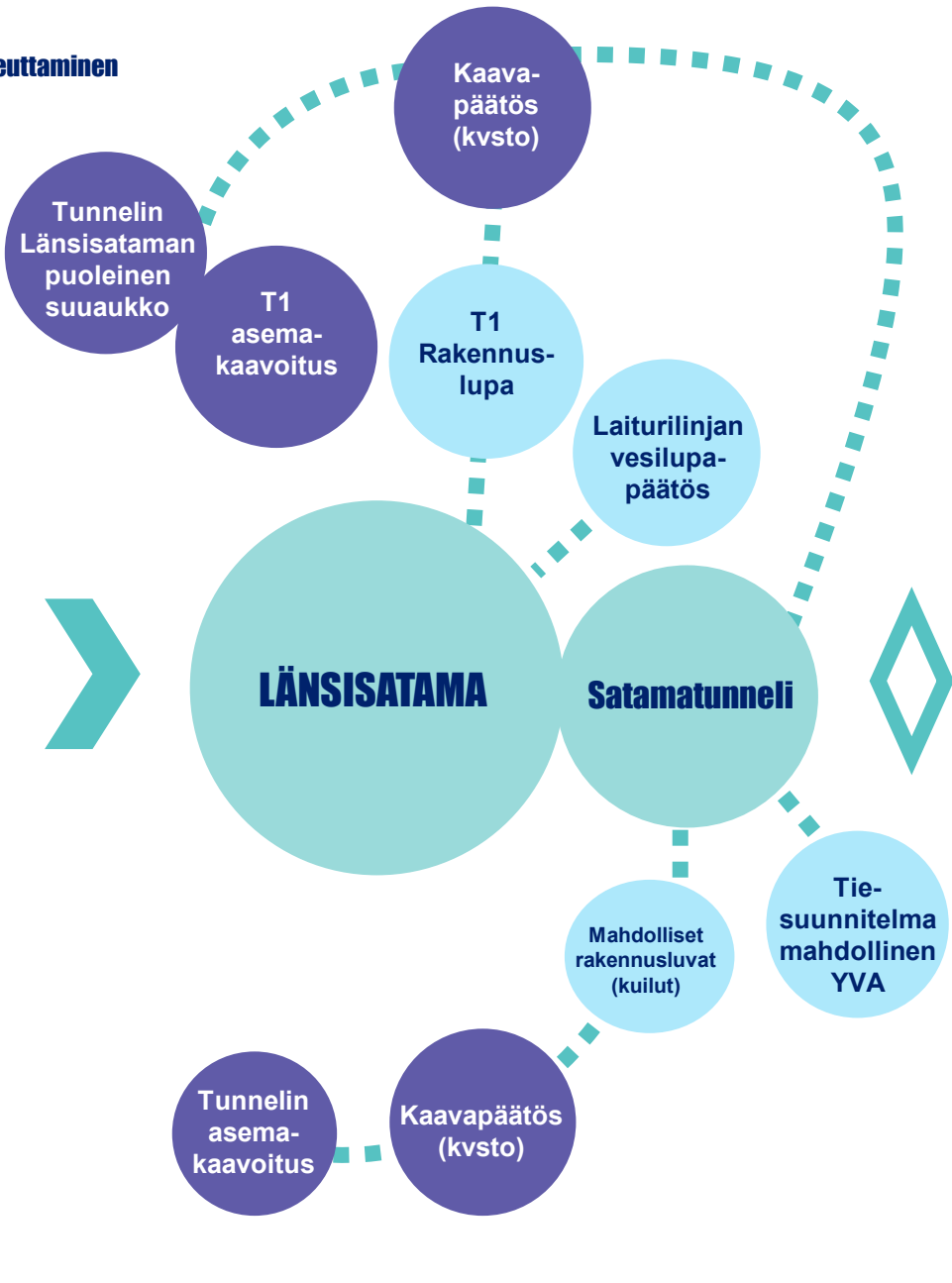
7. Kehittämissuunnitelman päätöksenteko ja toteuttaminen

.....	Päätösrippuvuus
i	Investointipäätös
	Suunnittelu
	Toteuttaminen

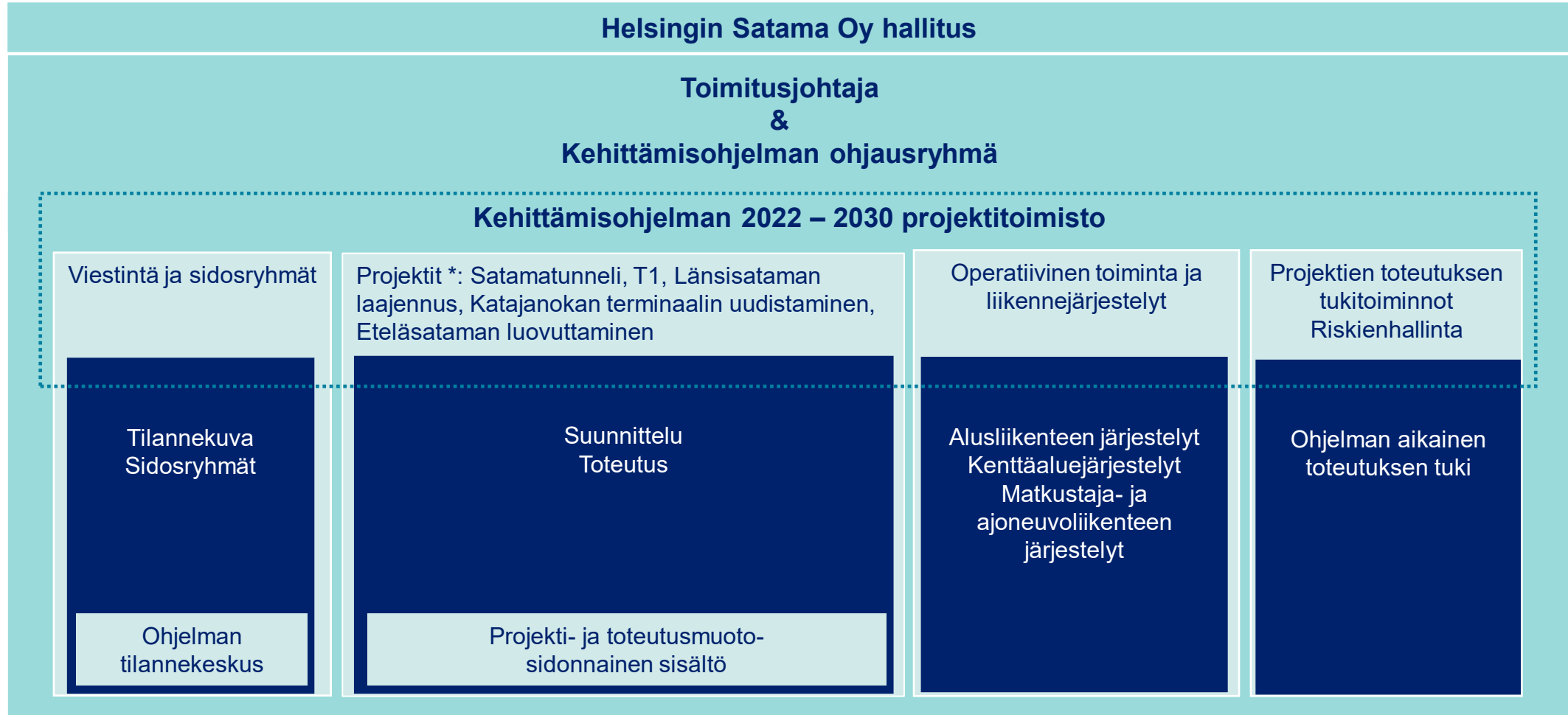
Ohjelman toteuttamisen aikataulu

OHJELMAPÄÄTÖS	2021	2021- 2030								
LÄNSISATAMA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Satamatunneli (suunnittelu, kaavoitus, luvitus)			i							
Satamatunnelin toteuttaminen										
Matkustajaterminaali T1 (suunnittelu, kaavoitus, luvitus)			i							
Matkustajaterminaali T1 toteuttaminen (sis. nykyisen T1 purkaminen ja sataman puoleinen tunnelin suuaukko)										
Länsisataman aluelaajennus (suunnittelu, luvitus)			i							
Aluelaajennuksen toteuttaminen										
KATAJANOKKA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Katajanokan asemakaavoitus										
Matkustajaterminaali (suunnittelu ja luvitus) ja aluesuunnittelu					i					
Matkustajaterminaalin ja alue muutosten toteuttaminen										
ETELÄSATAMA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Eteläsataman kehittäminen										
Kehittämissuunnitelman toteuttamisen edellyttämät väistötilat		i								

PÄÄTÖKSENTEON SIDONNAISUUDET



Kehittämisohjelman toteutusvaiheen johtamismalli



*Helsingin Satama Oy:n Investointiprosessin mukaisesti

Helsan ja kaupungin yhteiskoordinaatio

HELSINGIN SATAMA OY:N KEHITTÄMISSUHTELMA

Helsingin Satama Oy ohjausryhmä	Ohjelman projektitoimisto
Yhteisvalmistelu Helsingin Satama Oy:n ja Helsingin kaupungin kesken	Maankäyttö, kaavoitus ja liikennetarkistukset Tiedonvälitys varmistetaan yhteisten ohjaus- ja asiantuntijaryhmien kautta

7. Kehittämissohjelman toteuttaminen

Ohjelman valmisteluvaiheessa tunnistettuja keskeisiä riskejä ja riskiryhmittely

Esimerkki riskistä tai riskiryhmästä	Hallintakeinot: Ennakoiva riskien tunnistaminen, päätöksenteko ja hallinta sataman toimintajärjestelmän mukaisesti *
Päätöksenteon riskit	
Maankäytön ja liikennepoliittiset yksittäispäätökset	Yhteiskoordinaatio Helsingin kaupungin kanssa. Ohjelmaviestintä. Sataman positiivisten yhteiskunnallisten vaikutusten vahvistaminen.
Taloudelliset riskit	
Toipuminen korona-pandemiasta	Ohjelman vaiheittainen toteuttaminen ja sopeuttaminen tarvittaessa. Suurimpien yksittäisten investointien päätöksentekotarve alkaen v. 2022/2023.
Kulutuskäyttäytymisen muutokset/investointien laajuus suhteessa kysyntään	Ohjelman laajuus mitoitetaan taloudellisilla herkkyystarkasteluilla oikein. Yhteissuunnittelu varustamoasiakkaiden kanssa.
Liikenteen hinnoittelu; vaihtoehtoinen reitti Via Baltican kuljetuskäytävälle, ja sen vaikutukset ohjelmainvestointeihin Länsisatamassa	Ohjelman laajuus mitoitetaan taloudellisilla herkkyystarkasteluilla oikein.
Ympäristöriskit	
Ilmastonmuutos; sääntelyn lisääntyminen; ympäristölupien tiukentuminen	Parhaan teknologian hyödyntäminen, ilmastonmuutoksen torjuntatavoitteisiin reagoiminen, mm. Hiilineutraali Satama-ohjelmalla ja yhteiskuntavastuutoimenpiteillä.
Toimintaympäristön ja ohjelmatoteuttamisen riskit	
Projektien toteuttamisriskit ohjelmakaudella	Oikea-aikainen ennakointi ja kattava ohjelma- ja investointisuunnittelu. Realistiset aikataulut, tarkoituksenmukainen toteuttamiskehys.



SILJA SYMPHONY