



**SKENAARIOSELVITYS VAIHTOEHDOSTA
HELSINGIN SATAMAN
3 SKENAARIOTA
VUOTEEN 2040**
SELVITYKSEN JULKINEN LOPPURAPORTTI

Helsingin Satama Oy
29.06.2020

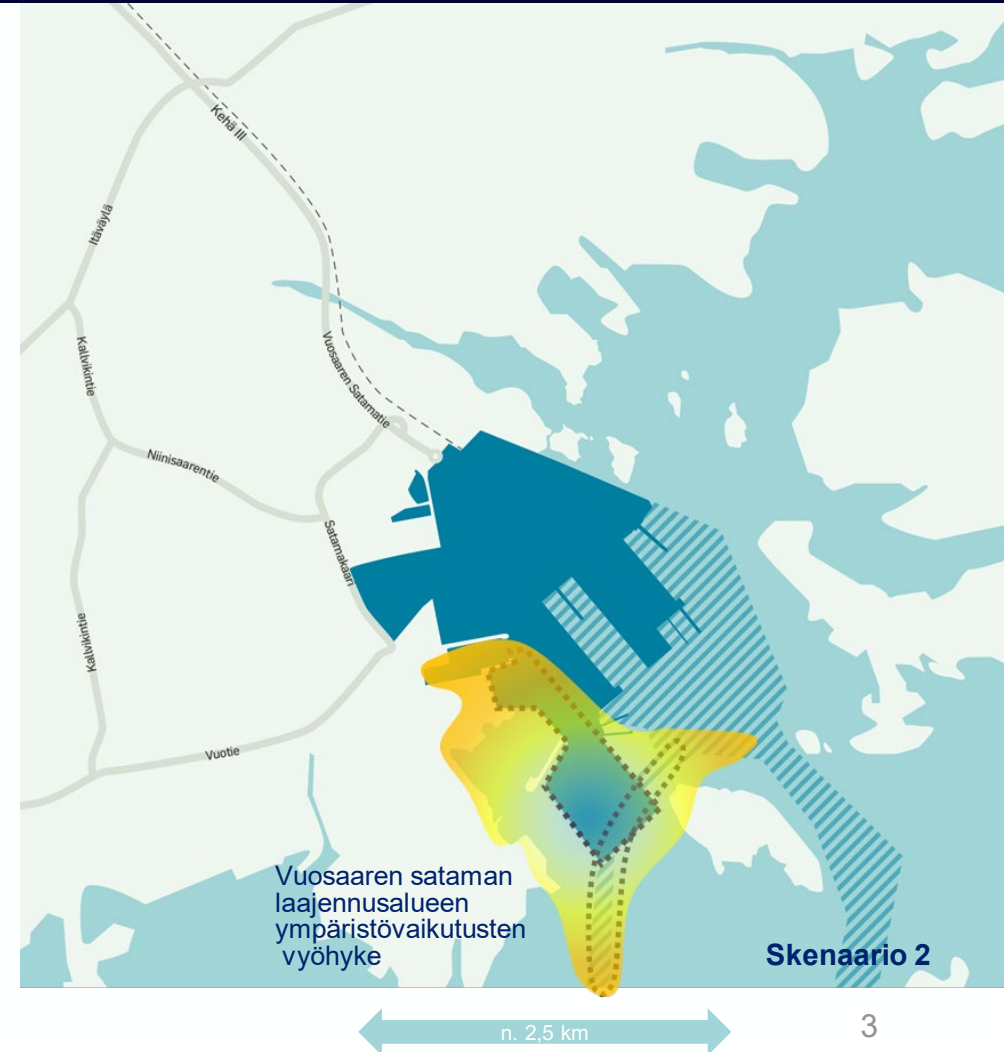
**||| PORT OF
HELSINKI |||**

Johdon yhteenveto loppuraportista 1/3

- Pormestari antoi 15.11.2019 Helsingin Satama Oy:n hallitukselle toimiohjeen skenaarioselvityksen laatimisesta.
- Skenaariotyöstä haettiin näkemystä, miten eri vaihtoehtoiset ratkaisumallit eri satamanosissa vaikuttavat tulevaisuudessa Helsingin Satama Oy:n kykyyn yrityksenä sekä toteuttaa kannattavaa ja kestäväää satamatoimintaa että vahvistaa omistaja-arvoa Helsingin kaupungille.
- Skenaariotyössä muodostettiin todennäköisimmät vaihtoehtoiset tulevaisuuskuvat, eli skenaariot, satamanosille vuodelle 2040 perustuen eri liikenne- ja matkustusennusteisiin, asiakasnäkemyksiin ja näkemyksiin investointimahdollisuuksista ja teknologisesta kehityksestä. Ne olivat:
 - 0) skenaario: Toiminta jatkuu nykyisissä satamanosissa (nk. perusskenaario),
 - 1) skenaario: Keskustasatamien liikenteen keskittäminen (nk. Länsisatamaskenaario) ja
 - 2) skenaario: Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi (nk. Vuosaariskenaario).
- Rahdin ja matkustajaliikenteen eriyttämistä on tutkittu aikaisemmassa työssä ja todettu epätodennäköiseksi tulevaisuuskuvaaksi, ja Hesarama*-tutkimus tukee tätä johtopäätöstä.
- Skenaariotyö hyödynsi tuloksia myös muista keväällä 2020 toteutetuista Helsingin Satama Oy:n ja Helsingin kaupungin luottamuksellisista selvityksistä sekä yhdessä Varustamoyhdistyksen ja Helsingin kaupungin kanssa toteutetusta laajemmasta tutkimuksesta (Hesarama).
- Skenaarioiden kautta arvioitiin Helsingin Satama Oy:n liiketoiminnallisuutta, satamanosien toimivuutta varustamo-, logistiikka- ja matkustaja-asiakkaiden näkökulmasta. Lisäksi arvioitiin Helsingin kaupungin, eli omistajan näkökulmasta Helsingin Satama Oy:n liiketaloudellista suoriutumista ja skenaarioiden vaikutuksia maailman toimivin kaupunki -vision tavoitteisiin.
- Olettaen, että kaikki skenaariomuutokset tapahtuisivat vuonna 2030, syntyy skenaarioiden välille merkittäviä eroja sekä Helsingin Sataman liiketoiminnallisten kriteerien että Helsingin kaupungin omistaja-arvon ja muiden kaupunkivaikutusten näkökulmasta. Selkeästi haasteellisimmaksi skenaarioksi nousi linjaliikenteen keskittäminen Vuosaareen (skenaario 2). Sen edellyttämät investoinnit Helsingin Satamalta ja Helsingin kaupungilta sekä arvioidut negatiiviset vaikutukset matkustajamääriin ja laivaliikenteen hiilidioksidipäästöihin tekevät siitä sekä liiketaloudellisesti että kaupunkistrategisesti ei-suositeltavan etenemissuunnan. Keskustan satamanosien sisällä liikenteen painotuksia varioivien skenaarioiden 0 ja 1 osalta löytyy sekä puoltavia että haastavia näkökulmia.

Johdon yhteenveto loppuraportista 2/3

- Skenaario 2:ssa toteutetaan Vuosaaren satama-alueelle suuren mittakaavan matkustajalinjaliikenteen satama palvelemaan Tallinnan matkustaja-autolauttaliikennettä. Keskustan satamanosista Tallinnan linjaliikenne siirretään Vuosaareen. Lisäksi Vuosaareen toteutetaan laajennus rahtiliikenteen tarpeisiin alkuperäisen investointiohjelman mukaisesti.
- Skenaarion haasteellisuus Helsingin Satama Oy:lle on tarvittavan uuden, kokoluokaltaan uudistettua Länsisatamaa vastaavan matkustajasatamainfran rakentaminen Vuosaareen, mikä edellyttäisi satamalta ja kaupungilta yhteensä noin 700 miljoonan euron laajennusinvestointeja.
- Tehdyn tutkimuksen* mukaan matkustajamäärät vähenisivät noin 20 % verrattuna perusskenaarioon, kun ”keskustasta keskusta”-malli puretaan ja Vuosaaren uuden sataman saavutettavuus kasvattaa liikkeellelähtökynnystä vapaa-ajan matkustamiselle.
- Skenaarion haasteellisuus Helsingin kaupungille on tarvittava julkisen liikenteen yhteyden rakentaminen Vuosaareen palvelemaan Tallinnan suunnan matkustajaliikennettä.
- Selkeästi pidempi laivamatka Vuosaaren ja Tallinnan välillä sekä pidentää matka-aikaa että kasvattaa laivojen hiilidioksidipäästöjä. Osa pidentyneestä matkasta ajetaan suojelualueiden läheisyydessä. Nykyisen kaltaisen liikennöintifrekvenssin ylläpitäminen voi olla varustamoille haastavaa pidentyneen matka-ajan seurauksena.
- Skenaario 2:een liittyy merkittävä aikatauluriski, koska uuden sataman rakentaminen ja satama-alueen laajentaminen edellyttää laajoja muutoksia Vuosaaren alueella. Näiden lupakäsittely ja tarvittava päätöksenteko voi viivästyttää toteuttamista oletetusta 2030-luvun alusta jopa 2040-luvulle.



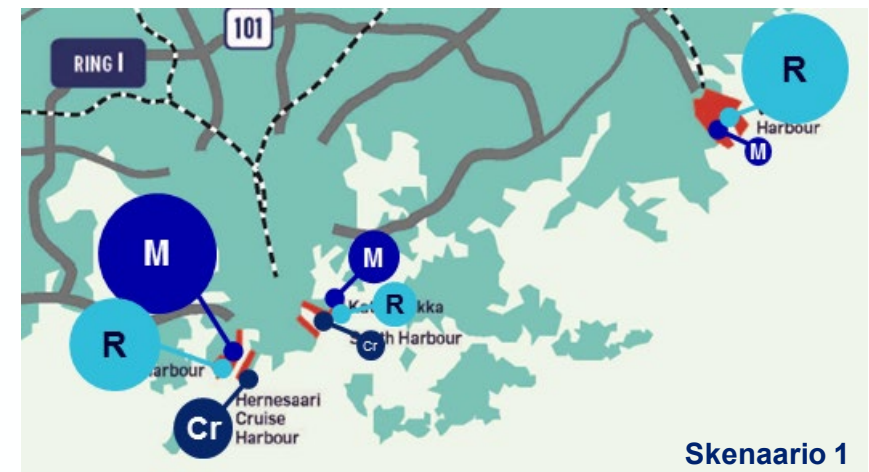
* Hesarama-tutkimus

Johdon yhteenveto loppuraportista 3/3

- Skenaario 0:ssa toiminta kaikissa satamanosissa jatkuu ja jokaista satamanosaa kehitetään osana yhtiön pitkän aikavälin investointiohjelmaa. Skenaario 0:ssa liikennemäärien kehitys on positiivisin ja siksi se olisi liiketoiminnallisesti paras Helsingin Satamalle ja sen asiakkaille.
- Skenaario 0:ssa keskustan satamanosien raskaan liikenteen kasvua ohjataan Vuosaaren hinnoittelulla ja muilla Helsingin Sataman käytössä olevilla keinoilla. Liikenteen sujuvuuden haasteet keskustasatamissa säilyvät nykyisen kaltaisena ja edellyttävät katuverkossa sujuvoittamistoimenpiteitä.
- Skenaario 1:ssä kasvatetaan Länsisataman satama-alueen kapasiteettia uudistamalla ja laajentamalla satama-aluetta sekä toteuttamalla liikenteen sujuvoittamiseksi erillinen maanalainen liikeneratkaisu, nk. Satamaväylä (180 miljoonaa euroa). Tämä mahdollistaa merkittävän osan Katajanokan tai Eteläsataman matkustaja-autolauttaliikenteestä siirtämisen Länsisatamaan.
- Tehdyn tutkimuksen* mukaan liikenteen keskittämisellä Länsisatamaan on epäsuotuisia, noin -6 %, vaikutuksia matkustajamääriin. Toisaalta liikenne sujuvoituu Katajanokan ja Länsisataman osalta ja mahdollistaa kaupungille Eteläsataman alueen laajemman kehittämisen.
- Lähtökohtaisesti skenaarioilla 0 ja 1 ei ole eroa toiminnan aikaisissa hiilidioksidipäästöissä, mutta skenaario 1:ssä Satamaväylän rakentaminen tuo huomattavan hiilipiikin.
- Sekä Helsingin Satama Oy:n että Helsingin kaupungin, eli omistajan, näkökulmasta molempiin skenaariovaihtoehtoihin liittyy sekä mahdollistavia että haasteellisia tekijöitä.
- Tehtyjen selvitysten perusteella skenaario 0 on suositeltavin, mutta myös skenaario 1 olisi mahdollinen. Skenaario 2 ei ole tarkoituksenmukainen, koska siihen liittyy eniten haasteita ja epävarmuuksia.

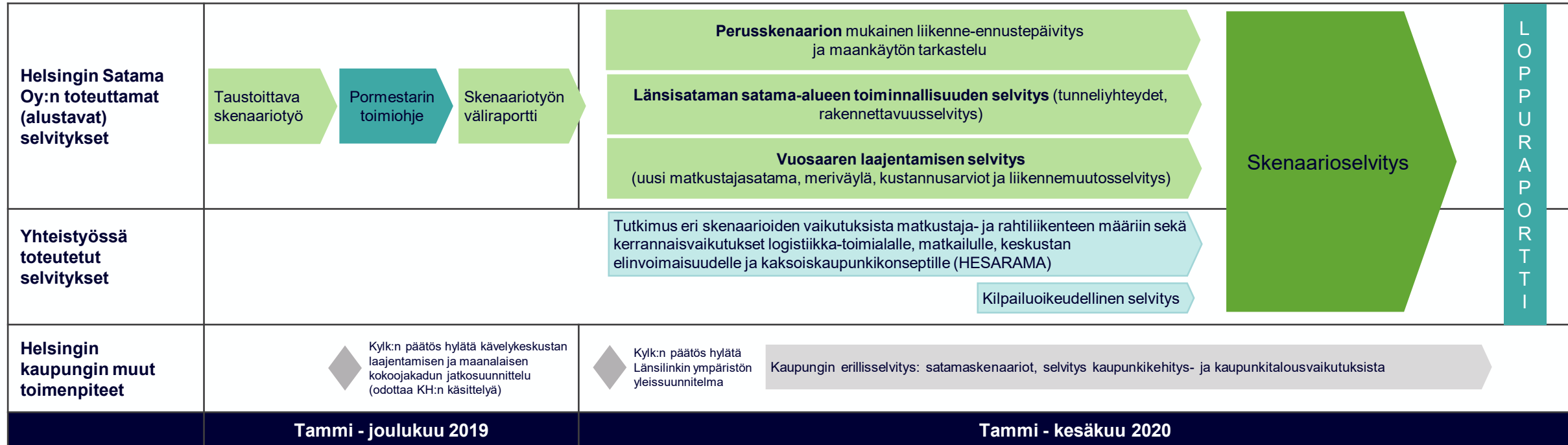


Skenaario 0



Skenaario 1

Helsingin sataman loppuraportti on yhteenvedo useista selvityksistä



Sisällysluettelo

- Johdon yhteenveto s. 2-5
- Loppuraportin sisällysluettelo s. 6
- Lähtökohta: liikennemäärät 2019 s. 7
- Kolmen skenaarion esittely s. 8-13
- Kolmen skenaarion vertailu eri näkökulmista s. 14-17
- Yhteenveto skenaarioista s. 18
- Liitteet s. 19-22



Lähtökohta skenaariotyöhön: liikennemäärien kokoluokat satamanosittain v. 2019

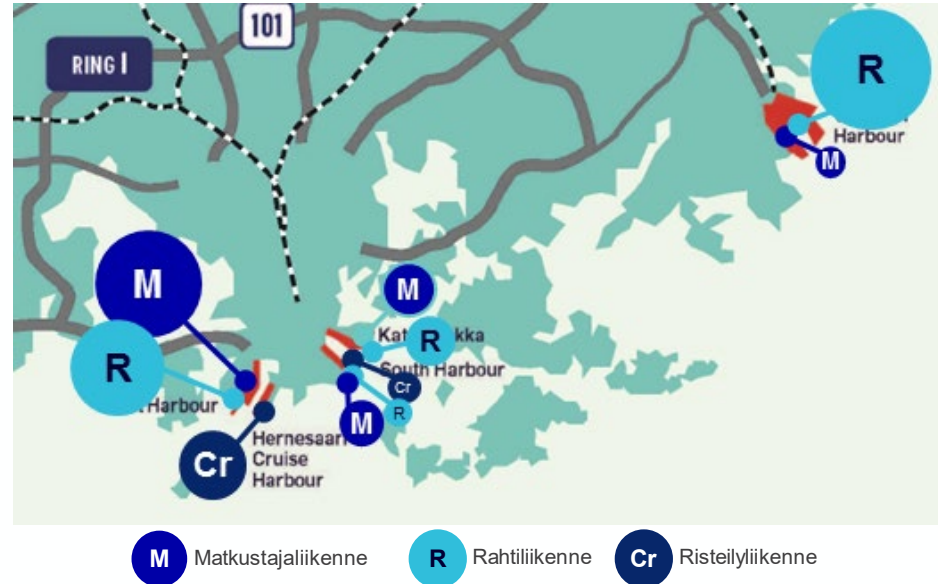


Helsingin Sataman kolme skenaariota vuonna 2040

0 skenaario: Toiminta jatkuu nykyisissä satamanosissa

Yleiskuvaus toiminnasta v. 2040

- Toiminta kaikissa satamanosissa on jatkunut ja jokaista satamanosaa on kehitetty omilla investoinneilla osana yhtiön pitkän aikavälin investointiohjelmalla, ml. Vuosaaren laajennus rahtiliikenteen tarpeisiin
- Keskustan satamansiin kohdistuvaa raskaan liikenteen kasvua on ohjattu Vuosaaren hinnoittelulla ja muilla Helsingin Sataman käytössä olevilla keinoilla
- Kaupunki on toteuttanut liikenneratkaisuja keskustan satamien liikenteen sujuvoittamiseksi



Kokonaisnäkemys matkustaja- ja rahtiliikenteen liikenteen kehityksestä v. 2019 → v. 2040

- Matkustajaliikenne: 11,6 milj. → 15,0 milj.
- Henkilöautoliikenne: 1,6 milj. → 2,0 milj. kpl
- Kuorma-autot ja pv: 600 000 → 860 000 kpl

Skenaarion ei arvioida vaikuttavan nykyisiin liikenneennusteisiin kasvavasti tai laskevasti.

Näkemys liikennöintikohteista v. 2040

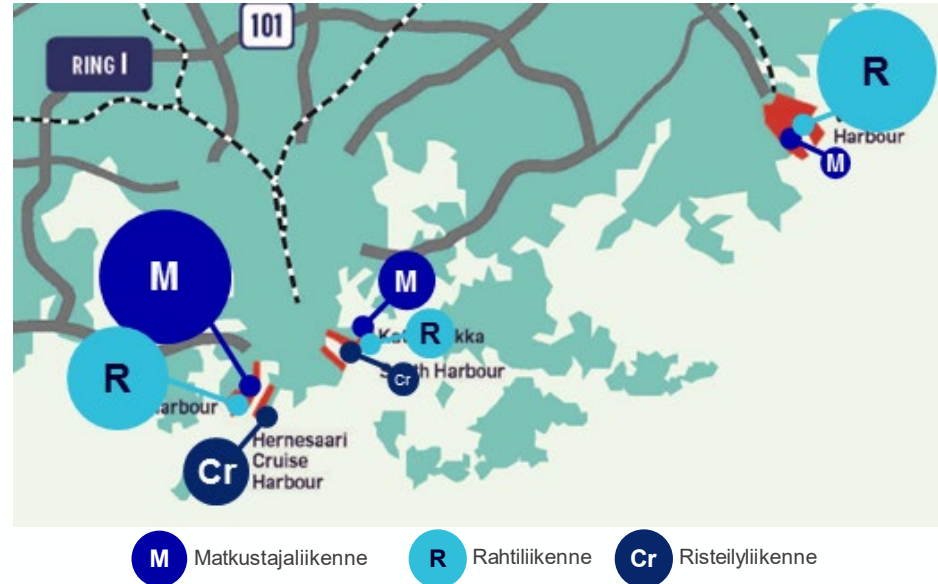
- Eteläsatama: Nykyisenkaltainen ympärivuotinen matkustaja-autolauttaliikenne Tukholmaan ja risteilyliikenne. Varauma myös pika-alusliikenteelle
- Katajanokka: Nykyisenkaltainen matkustaja-autolauttaliikenne Tallinnaan ja Tukholmaan sekä risteilyliikenne
- Länsisatama: Nykyisenkaltainen matkustaja-autolauttaliikenne Tallinnaan ja Pietariin
- Hernesaari: Risteilyliikenteen keskeisin satama
- Vuosaari: Laaja rahtiliikennesatama ja rahtialusten matkustajaliikenne

Helsingin Sataman kolme skenaariota vuonna 2040

1 skenaario: Keskustasatamien liikenteen keskittäminen

Yleiskuvaus toiminnasta v. 2040

- Länsisataman satama-alueen kapasiteettia on kasvatettu aluetta uudistamalla ja laajentamalla sekä toteuttamalla liikenteen sujuvoittamiseksi erillinen liikenneratkaisu
- Länsisatamaan on siirretty keskeinen osa Katajanokan ja Eteläsataman matkustaja-autolauttaliikenteestä
- Katajanokalta ja Eteläsatamasta on matkustaja-autolauttaliikennettä vain toisesta satamanosasta
- Risteilyliikenne on toteutettu jäljellä olevissa keskustan satamissa
- Vuosaaren on toteutettu laajennus rahtiliikenteen tarpeisiin investointiohjelman mukaisesti



Kokonaisnäkemys matkustaja- ja rahtiliikenteen liikenteen kehityksestä v. 2019 → v. 2040

- Matkustajaliikenne: 11,6 milj. → 14,1 milj.
- Henkilöautoliikenne: 1,6 milj. → 1,9 milj. kpl
- Kuorma-autot ja pv: 600 000 → 860 000 kpl

Skenaarion arvioidaan vaikuttavan matkustajaliikenteen osalta hieman laskevasti liikenne-ennusteisiin

Näkemys liikennöintikohteista v. 2040

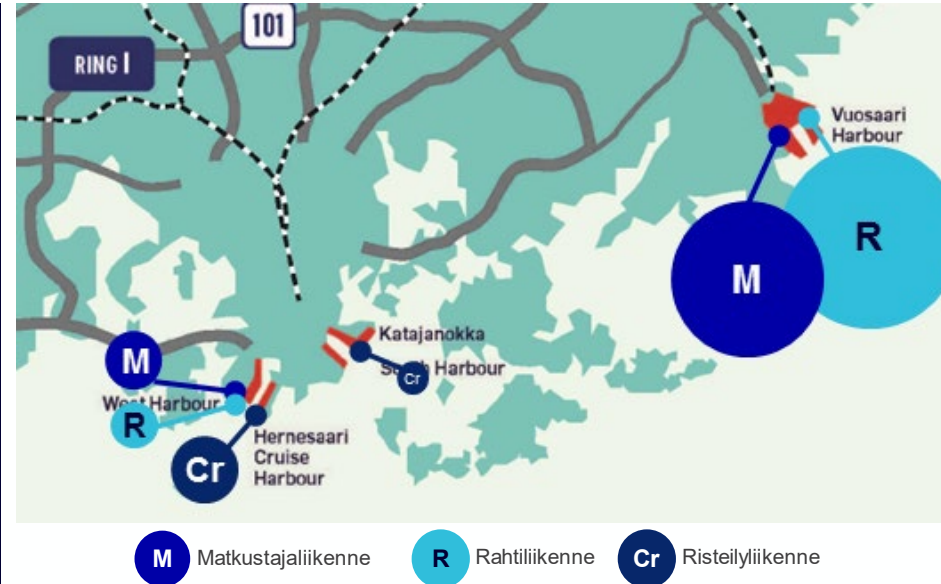
- Eteläsatama: Varauma pika-alusliikenteelle ja risteilyliikenteelle
- Katajanokka: Rahtia kuljettavaa matkustaja-autolauttaliikennettä Tukholmaan sekä risteilyliikennettä *(alustava skenaariovalinta)*
- Länsisatama: Rahtia kuljettavan matkustaja-autolauttaliikenteen satama. Yhteydet Tallinaan ja Pietariin *(alustava skenaariovalinta)*
- Hernesaari: Risteilyliikenteen satama
- Vuosaari: Laaja rahtiliikennesatama ja rahtialusten matkustajaliikenne

Helsingin Sataman kolme skenaariota vuonna 2040

2 skenaario: Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi

Yleiskuvaus toiminnasta v. 2040

- Vuosaaren satama-alueelle on rakennettu suuren mittakaavan matkustajalinjaliikenteen satama palvelemaan Tallinnan matkustaja-autolauttaliikennettä
- Lisäksi Vuosaaren on toteutettu laajennus rahtiliikenteen tarpeisiin investointiohjelman mukaisesti
- Eteläsataman ja Katajanokan muu matkustaja-autolauttaliikenne on keskitetty Länsisatamaan
- Risteilyliikenne on toteutettu jäljellä olevissa keskustan satamissa



Kokonaisnäkemys matkustaja- ja rahtiliikenteen liikenteen kehityksestä v. 2019 → v. 2040

- Matkustajaliikenne: 11,6 milj. → 11,9 milj.
- Henkilöautoliikenne: 1,6 milj. → 1,7 milj. kpl
- Kuorma-autot ja pv: 600 000 → 860 000 kpl

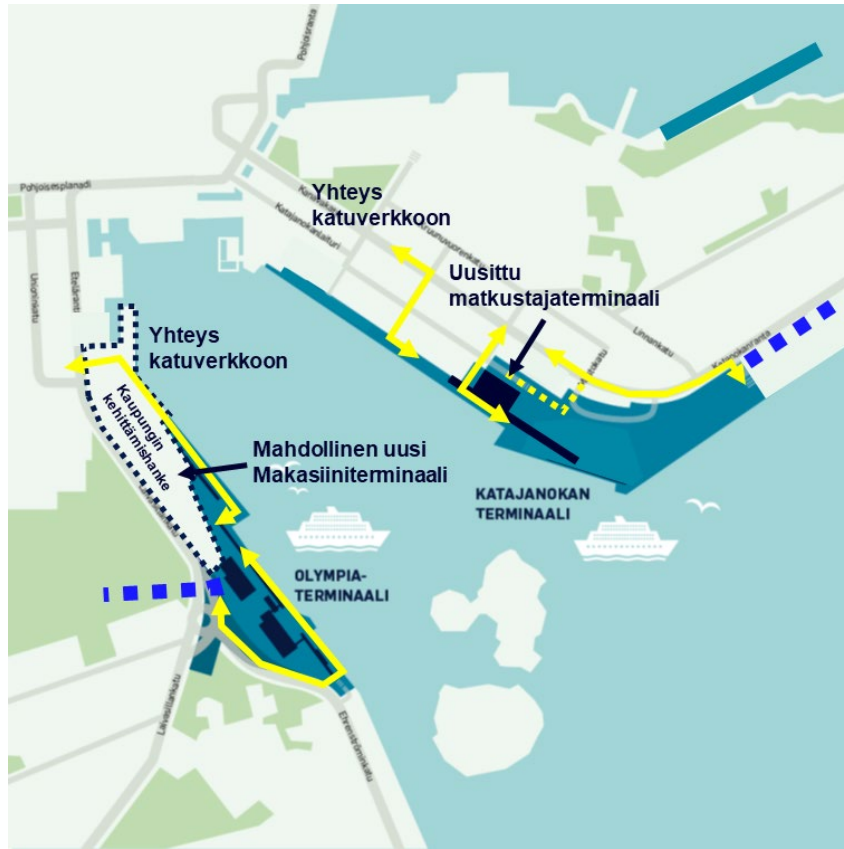
Keskustasta keskustaan –liikennöintiperiaatteen poistumisen arvioidaan vähentävän Tallinnan suunnan matkustajavirtoja liikenne-ennusteisiin nähden

Näkemys liikennöintikohteista v. 2040

- Eteläsatama: Varauma risteilyliikenteelle
- Katajanokka: Varauma pika-alusliikenteelle ja risteilyliikenteelle
- Länsisatama: Rahtia kuljettavan matkustaja-autolauttaliikenteen satama. Yhteydet Tukholmaan ja Pietariin
- Hernesaari: Risteilyliikenteen satama
- Vuosaari: Laaja rahtiliikennesatama, rahtia kuljettavan matkustaja-autolauttaliikenteen satama, yhteydet Tallinnaan

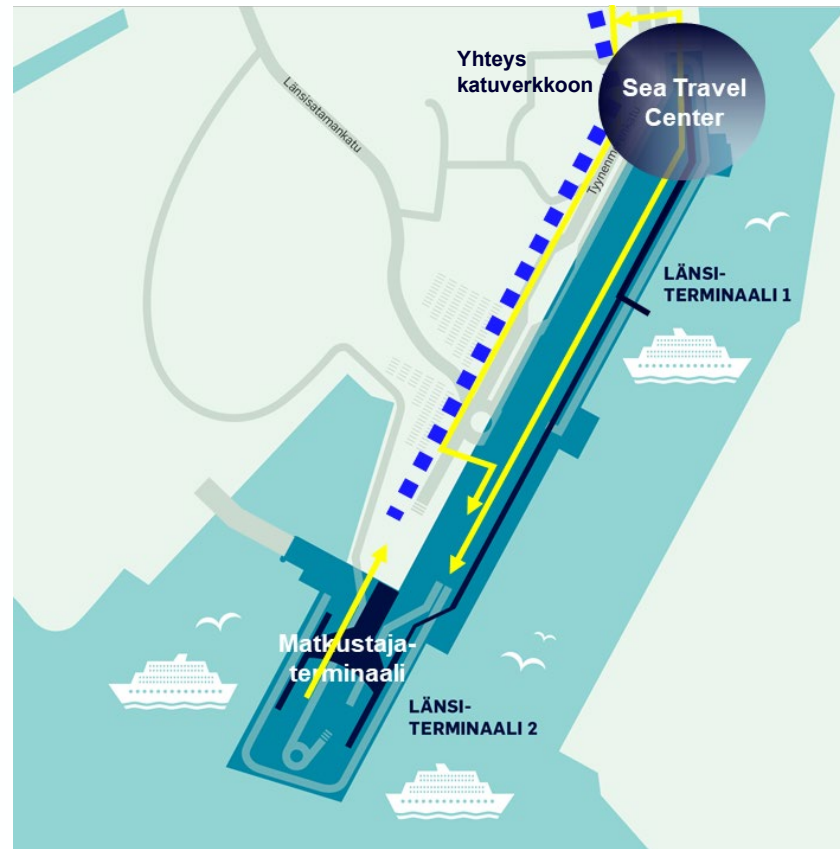
0 skenaario: toiminta jatkuu nykyisissä satamamosissa

Eteläsatama



Katajanokka

Länsisatama



Vuosaari



1 skenaario: keskustasatamien liikenteen keskittäminen

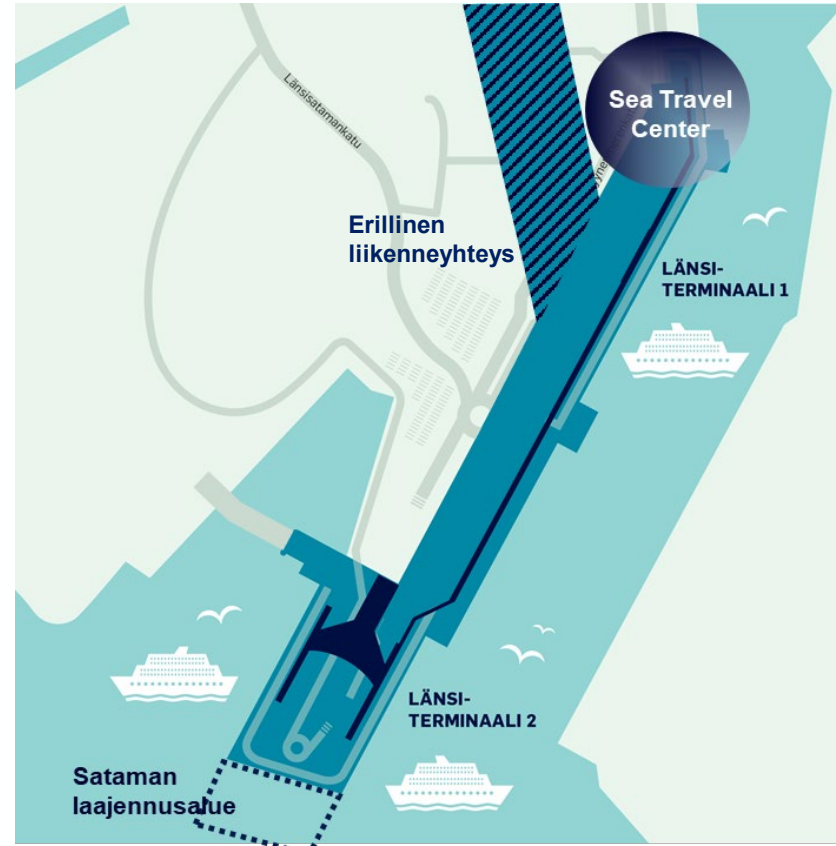
Eteläsatama

Katajanokka



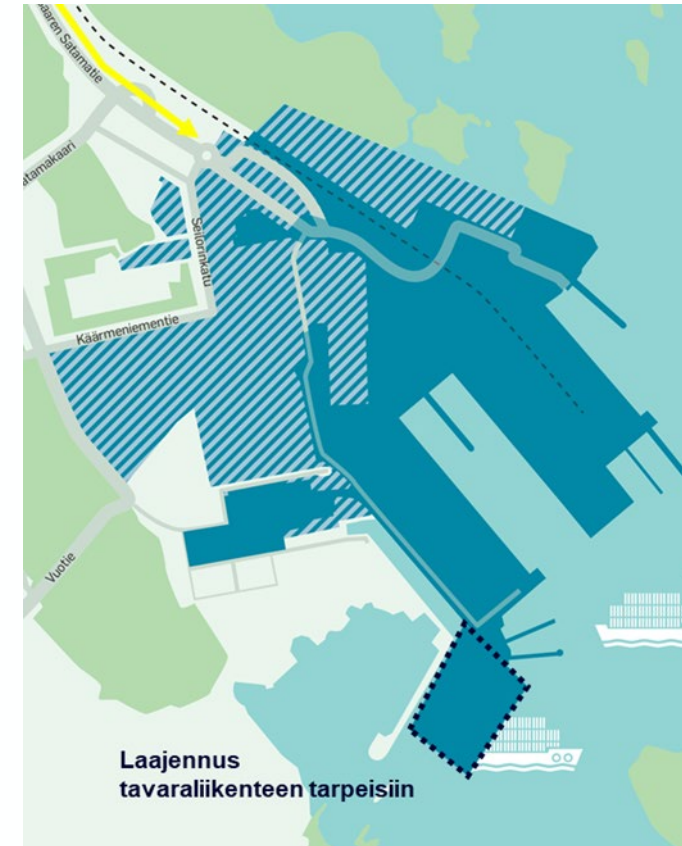
n. 1,0 km

Länsisatama



n. 0,5 km

Vuosaari



n. 2,5 km

2 skenaario: Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi

Eteläsatama



Katajanokka

Länsisatama



Vuosaari



Helsingin Sataman kolme skenaariota vuoteen 2040: skenaarioon liittyvät kapasiteettihaasteet ja niiden ratkaisumallit

0 skenaario: Toiminta jatkuu nykyisissä satamosissa



1 skenaario: Keskustasatamien liikenteen keskittäminen



2 skenaario: Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi



| | | |
|--------------|------------------|---|
| Investoinnit | Pullonkaula | <ul style="list-style-type: none"> Eteläsataman raskas liikenne Katajanokan liikenneverkko Länsisataman yhteyksiin liittyvä liikenneverkko |
| | Helsingin Satama | <ul style="list-style-type: none"> Investoinnit nykykäsityksen mukaisen investointiohjelman mukaisesti, arvio v.2020-2040 520 Meur |
| | Muut | <ul style="list-style-type: none"> Keskustan satamien sujuva saavuttaminen riippuu katuverkkoinvestoinneista, kokoluokka avoin Vuosaaren laajennusalueiden esirakentaminen, arvio 25 Meur Eteläsataman alueen kehittämiseen liittyvät investoinnit lisärakentamisen mahdollistamiseksi |

| | | |
|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> Katajanokan liikenneverkko Länsisataman yhteyksiin liittyvä liikenneverkko Länsisataman kenttäkapasiteetti Länsisataman laivojen kääntöalueet |
| | | <ul style="list-style-type: none"> Skenaarion edellyttämät investoinnit, arvio v.2020-2040 690 Meur, joista merkittävimmät: <ul style="list-style-type: none"> Länsisataman erillinen Helsingin Satama Oy:n toteuttama maanalainen liikenneratkaistu mahdollistamaan sujuva henkilöauto- ja tavaraliikenne satamaan, 180 Meur Länsisataman kenttäkapasiteetin ja kääntöalueen laajentaminen Muu investointiohjelma yllä olevaan sovitetusti |
| | | <ul style="list-style-type: none"> Katajanokan sataman sujuva saavuttaminen riippuu katuverkkoinvestoinneista, kokoluokka avoin Länsisataman ja Vuosaaren laajennusalueiden esirakentaminen, arvio 33 Meur |

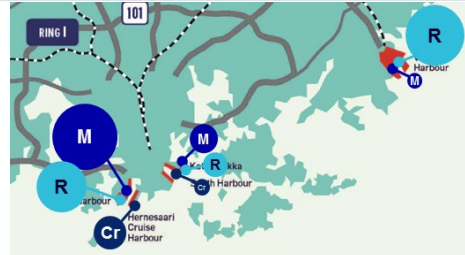
| | | |
|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> Vuosaaren matkustajasataman puute Vuosaari kenttäkapasiteetti rahtiliikenteelle Vuosaaren meriväylät |
| | | <ul style="list-style-type: none"> Skenaarion edellyttämät investoinnit, arvio v.2020-2040 810 Meur, joista merkittävimmät: <ul style="list-style-type: none"> Vuosaaren laajentaminen toimimaan isona matkustaja-autolauttasatamana sekä muut alueen laajentamisen investoinnit, 400 Meur Muu investointiohjelma yllä olevaan sovitetusti |
| | | <ul style="list-style-type: none"> Suuren mittakaavan matkustajalinjaliikennettä mahdollistavan joukkoliikenneyhteyden rakentaminen Vuosaaren, metro 200-235 Meur Vuosaaren liikenneverkon kapasiteetin lisääminen matkustaja- ja rahtiliikenteelle, kokoluokka avoin Vuosaaren laajennusalueiden esirakentaminen, arvio 75 Meur |

Helsingin Sataman kolme skenaariota vuoteen 2040: satamosien maankäytön muutokset

0 skenaario: Toiminta jatkuu nykyisissä satamosissa



1 skenaario: Keskustasatamien liikenteen keskittäminen



2 skenaario: Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi



Maankäytön muutokset

HelSa

- Toiminta kaikissa satamosissa on jatkunut ja jokaista satamosaa on kehitetty omilla investoinneilla osana yhtiön pitkän aikavälin investointiohjelman
- Vuosaaren satamakentän laajentaminen kasvavan tavaraliikenteen tarpeeseen

Muut

- Eteläsataman kansirakenne ja sataman toiminnot kannen alla on yhteensovitettu kaupungin kanssa
- Katajanokan pysäköintialueiden muutos yleiskaavan mukaisesti (linjattu jo 2016)
- Vuosaaren kasvavan tavaraliikenteen edellyttämät maa-alueen kaavoitus, kehitys ja vuokraus sataman käyttöön

- Länsisataman täyttöalue
- Vuosaaren satamakentän laajentaminen kasvavan tavaraliikenteen tarpeeseen

- Keskustan satamien liikenteen uudelleenjärjestelyn kautta siirtyisi tilaa Eteläsatamasta kaupungin käyttöön
- Vuosaaren kasvavan tavaraliikenteen edellyttämät maa-alueen kaavoitus, kehitys ja vuokraus sataman käyttöön

- Laajennusalueet Vuosaaren satama-alueen laajentamiseksi mahdollistamaan:
 - suuren mittakaavan matkustajalinjaliikenne
 - matkustajalinjaliikenteen yhteydessä kasvava tavaraliikenne muun kasvavan tavaraliikenteen lisäksi

- Keskustan satamien liikenteen uudelleenjärjestelyn kautta siirtyisi lisää tilaa Eteläsatamasta ja Katajanokalta kaupungin käyttöön
- Vuosaaren kasvavan tavaraliikenteen ja uuden matkustajasataman edellyttämät maa-alueen kaavoitus, kehitys ja vuokraus sataman käyttöön
- Vuosaaren sataman matkustajaliikenteen mahdollistavan julkisen liikenteen ratkaisun maankäyttötarpeet

Helsingin Sataman kolme skenaariota vuoteen 2040: ympäristövaikutukset

0 skenaario: Toiminta jatkuu nykyisissä satamosissa



1 skenaario: Keskustasatamien liikenteen keskittäminen



2 skenaario: Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi



Ympäristönäkökulmat

Hyötyjä

- Nykyisen investointisuunnitelman ohella mittavia rakentamishankkeita hiilipiikkeen ei tarvita
- Satamiin johtava kaupunki-infra ml. joukkoliikenneyhteydet

Haasteita

- Liikenteen ruuhkautuminen keskustan satama-alueelle jatkuu ja mahdollisesti vaikeutuu

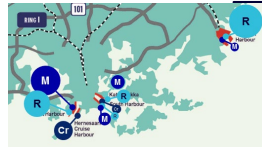
- Eteläsatama/Kattausalueen läheisyydessä satamaan liittyvä liikenne pienenee
- Melu ja ilmanlaatuun vaikuttavat päästöt vähenevät Eteläsatama/Kattausalueen läheisyydessä
- Nykyisen investointisuunnitelman rakentamisen väheneminen Eteläsatamassa

- Rakentamisen hiilipiikki Länsisataman liikenneratkaisun rakentamisen yhteydessä
- Laiva- ja tieliikenteen melu ja ilmanlaatuun vaikuttavat päästöt kasvavat Länsisatamassa (voidaan hallita osin maanalaisilla ratkaisuilla)

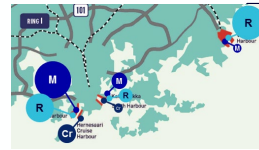
- Satamaan liittyvä liikenne ja ilmanlaatuun vaikuttavat päästöt vähenevät keskustassa
- Maaliikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät hieman
- Melutaso Länsi- ja Eteläsatamassa pienenee
- Nykyisen investointisuunnitelman rakentamisen väheneminen Eteläsatamassa, Kattausalueella ja Länsisatamassa

- Laivojen hiilidioksidipäästöt kasvavat merkittävästi: 8% - 25%, kasvun määrä riippuu mm. liikennöintifrekvenssistä
- Erittäin mittava rakentamisen hiilipiikki: Vuosaaren laajennukset, uusi satama ja uudet joukkoliikenneyhteydet
- Melu ja ilmanlaatuun vaikuttavat päästöt kasvavat Vuosaarella

Helsingin Sataman kolme skenaariota vuoteen 2040: keskinäinen vertailu



0 skenaario:
Toiminta jatkuu nykyisissä satamanosissa



1 skenaario:
Keskustasatamien liikenteen keskittäminen



2 skenaario:
Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi

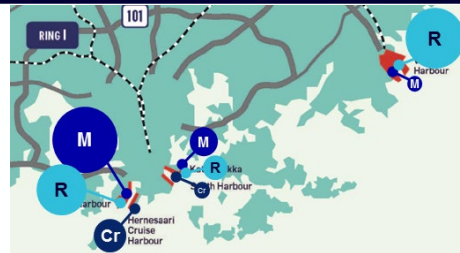
| | | | | |
|--|--|--------|--------|-------|
| Helsingin Satama Oy:n näkökulmasta skenaarion | Liiketaloudellinen hyötypotentialiaali | Green | Yellow | Red |
| | Tekniset haasteet | Green | Yellow | Red |
| | Sopivuus asiakkaille | Green | Yellow | Red |
| | Liikenteen sujuvuus | Red | Yellow | Green |
| | Riippumattomuus muiden investoinneista | Yellow | Green | Red |
| Omistajan, Helsingin kaupungin näkökulmasta skenaarion | Omistajahyötypotentialiaali, kuten osingot | Green | Yellow | Red |
| | Muu taloudellinen hyötypotentialiaali, kuten maa-alueet | Yellow | Green | Red |
| | Kaupunkiympäristövaikutus, kuten liikenne, ruuhkat ja satamamelu | Red | Yellow | Green |
| | Elinkeinoelämävaikutus, kuten turismi | Green | Yellow | Red |
| | Hiilineutraalisuusvaikutus | Green | Yellow | Red |

Helsingin Sataman kolme skenaariota vuoteen 2040: yhteenveto keskeisimmistä liiketoiminnallisista ennusteista, hyödyistä ja haasteista

0 skenaario: Toiminta jatkuu nykyisissä satamanosissa



1 skenaario: Keskustasatamien liikenteen keskittäminen



2 skenaario: Vuosaaren laajentaminen matkustaja-autolauttaliikenteen satamaksi



Talous

- Skenaariossa ennusteet yhtiön tuloksesta ja pääoman tuotosta sekä liiketoiminnallisista riskeistä hyväksyttävät: paras kolmesta skenaariosta

Hyödyt

- Toiminta jatkuu nykyisissä satamanosissa, eikä edellytä yksittäistä suurta investointia nyky-suunnitelmien lisäksi
- Varustamoasiakkaat ja loppuasiakkaat tyytyväisiä nykyiseen toimintamalliin
- Houkuttelevat yhteysvälit jatkoyhteyksineen, mm. kaupunki-infra (Helsinki, yhteydet lentokentälle)

Haasteita

- Toiminta hajaantunut useampaan satamanosaan ja liikenteen ympäristövaikutukset kohdistuvat useampaan kaupunginosaan

- Skenaariossa ennusteet yhtiön tuloksesta ja pääoman tuotosta sekä liiketoiminnallisista riskeistä hyväksyttävät: keskimäinen kolmesta skenaariosta


- Liikenteen keskittämisen kautta tehokas satama Baltian ja Via Baltican liikenteelle
- Houkuttelevat yhteysvälit jatkoyhteyksineen, mm. kaupunki-infra (Helsinki, yhteydet lentokentälle)

- Länsisataman toimivuus edellyttää erillistä liikennetkaisuun
- Negatiivinen vaikutus matkustajamääriin
- Liikenteen erillistkaisuinvestoinnin kautta rakentamisen aikainen hiilidioksidipäästölisäys

- Skenaariossa ennusteet yhtiön tuloksesta ja pääoman tuotosta sekä liiketoiminnallisista riskeistä haasteelliset: huonoin kolmesta skenaariosta

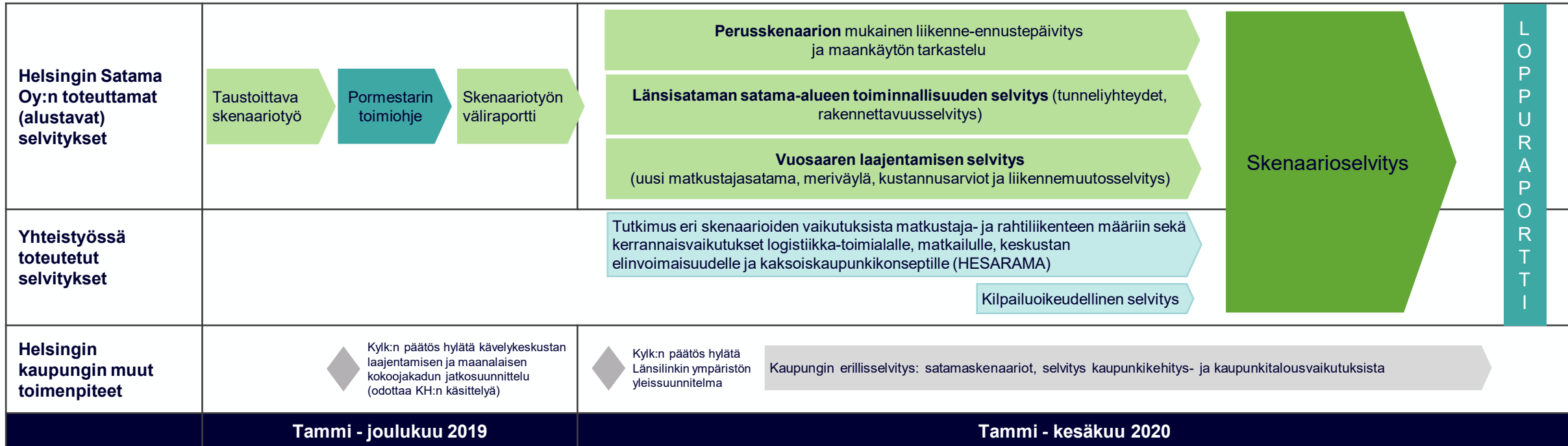
- Siirtää merkittävän osan nykyään satamiin kulkevasta ajoneuvoliikenteestä ydinkeskustan ulkopuoliselle tieverkolle

- Riippuvuus laajennusalueiden saamisesta ja kaupungin investoinnista joukkoliikenteeseen
- Uuden matkustajasataman rakentamisen ja liikenteen siirtämisen kautta merkittävä hiilidioksidipäästölisäys
- Merkittävä negatiivinen vaikutus matkustajamääriin, matkustajakokemukseen ja kaksoiskaupunki-tavoitteeseen



LIITE: YHTEENVETO SKENAARIOTYÖN LÄHDEAINEISTONA OLLLEISTA SELVITYKSIKSIÄ

Helsingin sataman loppuraportti on yhteenvedo useista selvityksistä



Skenaariotyön taustaselvityksiä

| | Selvitys | Kuvaus sisällöstä |
|----|--|---|
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> Länsisataman erillisen liikenneratkaisun rakennettavuus- ja liikenneselvitys (skenaario 1) | <ul style="list-style-type: none"> Selvityksen tavoitteena selvittää karkealla tasolla Länsisataman ja Länsiväylän välisen tunnelin rakennettavuutta, toiminnallisuutta ja kustannuksia sekä tarpeita jatkoselvitystyölle. |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> Alustava suunnitelma ja kustannusarvio 4 aluspaikan Tallinnan liikenteen matkustajasatamasta Vuosaaressa (skenaario 2) | <ul style="list-style-type: none"> Tavoitteena sijoittaa vaadittavat toiminnot karkealla tasolla ja tehdä kustannusarviolaskelma |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> Esisuunnitelma, Vuosaaren uusi tuloväylä (skenaario 2) | <ul style="list-style-type: none"> Esisuunnittelussa pyrittiin selvittämään, onko uusi väylä toteutuskelpoinen. |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> Ympäristönäkökohtien selvitys ja meluselvitys (skenaario 2) | <ul style="list-style-type: none"> Raporttien tavoitteena 1) selvittää karkealla tasolla hankkeen toteuttamiseen liittyviä ympäristönäkökohtia ja 2) matkustajasatamasta ympäristömeluselvitys mallintamalla |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> Länsisataman ja Katajanokan sataman sisäisten aluejärjestelyjen tarkastelu | <ul style="list-style-type: none"> Satama-alueiden toimintojen tarkastelu matkustajaterminaalien ja kenttäalueiden osalta. Länsisatamassa erityisesti kapasiteetin kasvattamisen ja Katajanokalla kenttäalueen pienenemisen näkökulmista. |
| 7 | <ul style="list-style-type: none"> Suomen Varustamot ry:n, Helsingin Satama Oy:n ja Helsingin kaupungin toteuttama kilpailuoikeudellinen selvitys | <ul style="list-style-type: none"> Eri skenaarioiden kilpailuoikeudellinen selvitys |
| 8 | <ul style="list-style-type: none"> Helsingin kaupungin toteuttama kaupunki-taloudellinen selvitys | <ul style="list-style-type: none"> Kaupunkitaloudellinen selvitys |
| 9 | <ul style="list-style-type: none"> Helsingin Sataman rahti- ja matkustajaliikenteen vaihtoehtoiset järjestelyt (HESARAMA, Suomen Varustamot ry, Helsingin Satama ja Helsingin kaupunki) | <ul style="list-style-type: none"> Tutkimus eri skenaarioiden vaikutuksista matkustaja- ja rahtiliikenteen määriin sekä kerrannaisvaikutukset logistiikkatoimialalle, matkailulle, keskustan elinvoimaisuudelle ja kaksoiskaupunkikonseptille sekä ympäristöön |
| 10 | <ul style="list-style-type: none"> Helsingin Satama Oy:n Skenaariotyö 2019 | <ul style="list-style-type: none"> Selvityksessä tarkasteltiin seitsemää erilaista skenaariovaihtoehtoa. Niiden pohjalta valittiin kolme jatkotyöstettävää skenaariota. |