

VUOSAAREN SATAMAHANKE

Helsingin Vuosaaren suunnitellaan suurta kappaletavarasatamaa. Satamahankkeeseen kohdistetussa tarkastuksessa teemana on ollut selvittää, millä perusteilla ja missä laajuudessa valtio aikoo osallistua Vuosaaren satamahankkeen toteuttamiseen.

Tarkastuksessa on todettu, että Eduskunta on myöntänyt valtion talous- ja lisätalousarvioissa Vuosaaren sataman liikenneväylien suunnitteluun ja jatkosuunnitteluun vuoden 2001 lisätalousarvion määräraha mukaan lukien yhteensä 26,5 Mmk. Euroopan unionin TEN -tukea hankkeelle on myönnetty 1,3 M€

Hankkeessa on kysymys Helsingin Sataman kahden kappaletavarasataman, Länsisataman ja Sörnäisten sataman, toimintojen siirtämisestä Vuosaaren rakennettavaan uuteen kappaletavarasatamaan. Vuosaaren satamahankkeen toteutuessa Länsisataman alue ja Sörnäisten sataman alue, yhteensä 137 ha, vapautuvat muuhun käyttöön. Maa-alueet omistaa Helsingin kaupunki. Helsinki on suunnitellut, että alueille rakennetaan asuntoja ja toimitiloja. Lisäksi sen johdosta, että Länsisataman satamarata käy tarpeettomaksi, Keski-Pasilasta vapautuu maata muuhun käyttöön. Tämän maa-alueen omistaa valtio.

Laskelman, joka on päivitetty 13.2.2001 mennessä käytävissä olleiden tietojen tasalle, mukaan Vuosaaren satamahankkeen perusinvestoinnit ilman rakentamisen aikaisia korkoja ovat yhteensä 2.555 Mmk, josta meriväylän, tien ja radan osuus on 1.135 Mmk. Laskelman mukaan hanke on kannattava.

Sataman rakentamisen kannattajat korostavat, että Vuosaaren satama on valtakunnallinen hanke ja että sen johdosta valtion tulisi osallistua hankkeen toteuttamiseen. Helsinki on alustavissa keskusteluissa esittänyt, että valtio osoittaisi sataman väylien rakentamiseen 807 Mmk. Siitä 65 Mmk kuluisi investointeihin, jotka valtion olisi seuraa-

van 10 vuoden aikana joka tapauksessa tehtävä Vuosaaren satamahankkeesta riippumatta.

Tarkastuksessa on todettu, että Vuosaaren satamahankkeessa on kysymys Helsingin sisäisestä järjestelystä, jossa Länsisataman ja Sörnäisten sataman toiminnot vain siirretään kaupungin rajojen sisällä toiseen paikkaan. Siirto antaa mahdollisuuden, kuten Helsingin Satama on suunnitellutkin, kysynnän lisääntymistä vastaavassa tahdissa lisätä satamapalvelujen tarjontaa. Toiminta tehokkaasti organisoitavassa uudessa satamassa parantaa Helsingin Sataman kilpailukykyä suhteessa muihin satamanpitäjiin. Satamatoimintojen siirto vapauttaa maa-alueita Helsingin ydinkeskustasta muuhun käyttöön niin, että jos Helsingin kaupunki käyttää alueet taloudelliselta kannalta katsottuna mahdollisimman järkevästi, siinä ohessa kaupungille näyttää vapautuvan pääomaa vielä muihinkin tarpeisiin.

Tarkastuksessa todetun mukaan valtiolla ei ole velvollisuutta ottaa osaa hankkeeseen liittyviin investointeihin. Vuosaaren satamahankkeen mahdollisesti päästessä toteutusvaiheeseen valtion osallistuminen riippuu poliittisella tasolla tehtävistä, vain poliittiseen harkintaan perustuvista päätöksistä. Erityisesti Helsingin ja Vuosaaren suunnitellun sataman välittömässä vaikutuspiirissä olevien naapurikuntien taloudelle satamahanke on niin merkittävä, että niiden ei kannata jättää hanketta toteuttamatta, vaikka valtio ei sen toteuttamiseen liittyviin investointeihin varoja käyttäisikään.

Vuosaaren satamahanketta on vastustettu toisaalta luonnonsuojelullisin perustein, toisaalta taloudellisin perustein.

Valtioneuvosto teki 20.8.1998 päätöksen, jonka mukaan Suomen ehdotukseen Natura 2000 –verkostoksi kuuluu yhteensä 1457 aluetta, joiden yhteispinta-ala on 4,77 miljoonaa hehtaaria. Verkostoon sisältyy alue ”Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet”, jonka pinta-ala on 355 hehtaaria. Vaikka Vuosaaren sataman maaliikenneväylät on suunniteltu rakennettavaksi tunneleihin niin, että väylät käytännöllisesti katsoen kokonaan kiertävät mainitun alueen, on esitetty mielipiteitä, joiden mukaan Vuosaaren satama merkittävästi heikentää alueen luonnonarvoja. Sen vuoksi sataman rakentaminen edellyttää lupaa, joka voi-

daan myöntää, jos valtioneuvosto katsoo, että edellytykset luvan myöntämiselle täyttyvät.

Vaihtoehtona Vuosaaren rakennettavalle satamalle on esitetty, että valtiontaloudellisista ja kansantaloudellisista syistä Länsisataman toiminnot tulisi siirtää Kirkkonummen Pikkalaan rakennettavaan satamaan. Esityksen mukaan Sörnäisten sataman toiminta jatkuisi nykyisellään. Esityksen toteuttamisen kannalta keskeinen ja tiettävästi avoin kysymys on, mistä löytyy satamayrittäjä, joka rakentaisi sataman Pikkalaan ja alkaisi harjoittaa siellä sataman pitämistä. Vuosaaren suunnitellun sataman kannattavuus Helsingille ja sataman välittömässä vaikutuspiirissä oleville naapurikunnille johtuu ennen muuta sataman merkittävistä kerrannaisvaikutuksista. Jos Vuosaaren satamahanke ei toteudu, sen vaihtoehtona Helsingin kaupungin kannalta investointi satamatoimintaan Pikkalassa tuskin olisi järkevää kaupungin varojen käyttöä.

Valtion satamapolitiikka perustuu markkinatalouden toimintaan ja pelisääntöihin. Markkinavoimien annetaan vaikuttaa vapaasti. Satamatoimintaa koskevan lainsäädännön tulee turvata kilpailulainsäädännön tavoitteiden mukaisesti terve ja toimiva kilpailu eri satamien välillä riippumatta satamien omistuspohjasta tai organisaatiosta. Valtion satamapolitiikan näkökulmasta Vuosaaren sataman vaihtoehdoksi tarjottu ajatus satamasta Pikkalassa ei toteudu, jos ei ole satamanpitäjää, joka pystyy toteuttamaan siellä tarvittavat investoinnit sekä käynnistämään ja pitämään käynnissä satamatoiminnan. Toisaalta, satamanpitoon halukas yrittäjä tai organisaatio voi tarvittavat luvat saatuaan perustaa sataman ja aloittaa satamapalvelujen tarjonnan Pikkalassa siitä huolimatta, että Helsingin Satama siirtää Länsisataman ja Sörnäisten sataman toiminnot Vuosaaren.

Tarkastuksessa käytettävissä olleen aineiston perusteella on mahdollista, että hanke perustaa vaihtoehdon kannattajien tarkoittama satama Pikkalaan voisi kaatua myös luonnonsuojelullisiin esteisiin.