

**HAMNPROJEKTET I NORDSJÖ**

I Nordsjö i Helsingfors planeras en stor styckeodshamn. I revisionen gällande hamnprojektet har avsikten varit att klarlägga, på vilka grunder och i vilken omfattning staten avser att delta i förverkligandet av hamnprojektet i Nordsjö.

Vid revisionen har konstaterats, att Riksdagen i statens budgetar med beaktande av tilläggsbudgeten för år 2001 har beviljat ett anslag om totalt 26,5 Mmk för planering och fortsatt planering av trafiklederna i Nordsjö hamn. Som TEN-stöd har av Europeiska unionen beviljats 1,3 M€ för projektet.

I projektet är det fråga om att överflytta funktionerna vid två av Helsingfors Hamns styckeodshamnar, Västra hamnen och Sörnäs hamn, till den nya styckeodshamn som planeras för Nordsjö. Ifall hamnprojektet i Nordsjö förverkligas frigörs Västra hamnens område och Sörnäs hamns område, totalt 137 ha, för andra ändamål. Markområdena ägs av Helsingfors stad. Helsingfors har planerat att på områdena skall byggas bostäder och affärsutrymmen. På grund av att hamnbanan till Västra hamnen blir onödig, frigörs dessutom mark i mellersta Böle för andra ändamål. Detta markområde ägs av staten.

Enligt en kalkyl, som uppdaterats till nivån för de uppgifter som fanns tillgängliga 13.2.2001, uppgår basinvesteringarna för hamnprojektet i Nordsjö, räntorna under byggnadstiden frånräknade, till totalt 2 555 Mmk, av vilket farledens, landsvägens och järnvägens andel utgör 1 135 Mmk. Enligt kalkylen är projektet lönsamt.

Anhängarna av att hamnen byggs framhåller att Nordsjö hamn är ett riksomfattande projekt, och att staten av den anledningen borde delta i projektets förverkligande. Helsingfors har i preliminära diskussioner framställt, att staten borde anslå 807 Mmk för byggandet av farlederna till hamnen. Av detta skulle 65 Mmk åtgå till investeringar, som staten under de följande 10 åren i vart fall vore tvungen att göra, oberoende av hamnprojektet i Nordsjö.

Vid revisionen har konstaterats, att det i hamnprojektet i Nordsjö är fråga om ett internt arrangemang inom Helsingfors, där funktionerna i Västra hamnen och Sörnäs hamn endast flyttas till en annan plats inom stadens gränser. Överflyttningen ger möjlighet, vilket Helsingfors Hamn även har planerat, att utöka utbudet av hamntjänster i en takt som motsvarar en stigande efterfrågan. Verksamheten i den effektivt organiserade nya hamnen förbättrar Helsingfors Hamns konkurrenskraft i jämförelse med andra hamnorter. Överflyttningen av hamnfunktionerna frigör markområden i Helsingfors stadskärna för andra ändamål så, att ifall Helsingfors stad utnyttjar områdena på ett från ekonomisk synpunkt så rationellt sätt som möjligt, det förefaller som om samtidigt åt staden ännu frigörs kapital för övriga behov.

Enligt vad som konstaterats vid revisionen har staten ingen skyldighet att ta del i de investeringar som anknyter till projektet. När hamnprojektet i Nordsjö eventuellt framskrider till

realiseringsskedet, beror statens medverkan på beslut vilka fattas på politisk nivå och enbart baserar sig på politiska överväganden. I synnerhet för de grannkommuners ekonomi som befinner sig i Helsingfors och den planerade Nordsjöhamnens omedelbara inflytelsesfär är hamnprojektet så betydelsefullt, att det inte lönar sig för dem att låta bli att genomföra projektet, även om staten inte skulle anslå medel för de investeringar som anknyter till dess förverkligande.

Hamnprojektet i Nordsjö har rönt motstånd å ena sidan på naturskyddsgrunder, å andra sidan på ekonomiska grunder.

Statsrådet fattade 20.8.1998 ett beslut, enligt vilket till Finlands förslag till Natura 2000-nätverk hör sammanlagt 1 457 områden, vilkas totala areal är 4,77 miljoner hektar. I nätverket ingår området "Mustavuori lund och Östersundoms fågelvatten", vars areal är 355 hektar. Även om landtrafiklederna till Nordsjö har planerats att byggas i tunnlar så, att lederna praktiskt taget i sin helhet gör en omväg runt sagda område, har det framförts åsikter enligt vilka Nordsjö hamn väsentligt sänker områdets värde från natursynpunkt. Därför kräver byggandet av hamnen tillstånd, som kan beviljas, ifall statsrådet anser att förutsättningarna för beviljande av tillstånd är uppfyllda.

Som alternativ till den hamn som planerats att byggas i Nordsjö har föreslagits, att av statsfinansiella och nationalekonomiska skäl funktionerna i Västra hamnen borde flyttas till en hamn som skulle byggas i Pickala i Kyrkslätt. Enligt förslaget skulle verksamheten i Sörnäs hamn fortsätta som förut. Den med tanke på förslaget förverkligande centrala och veterligen öppna frågan är, var man finner en hamnföretagare som skulle bygga en hamn i Pickala och börja bedriva hamnverksamhet där. Den i Nordsjö planerade hamnens lönsamhet för Helsingfors och grannkommunerna i hamnens omedelbara inflytelsesfär beror framför allt på hamnens betydande multipla effekter. Ifall hamnprojektet i Nordsjö inte förverkligas, vore det från Helsingfors stads synpunkt knappast förnuftigt att använda stadens medel till investeringar i hamnverksamhet i Pickala.

Statens hamnpolitik baserar sig på marknadsekonomins verksamhet och spelregler. Marknadskrafterna får verka fritt. Lagstiftningen om hamnverksamhet bör i enlighet med konkurrenslagstiftningens målsättningar trygga en sund och fungerande konkurrens mellan olika hamnar oberoende av hamnarnas ägarbas eller organisation. Ur den statliga hamnpolitikens synvinkel förverkligas den som alternativ till Nordsjöhamnen föreslagna hamnen i Pickala inte, om det inte finns en hamnentreprenör som förmår genomföra de där behövliga investeringarna samt inleda hamnverksamheten och hålla den i gång. Å andra sidan kan en av hamnverksamhet intresserad företagare eller organisation, efter att ha erhållit behövliga tillstånd, grunda en hamn och börja erbjuda hamntjänster i Pickala oberoende av det, om Helsingfors Hamn överflyttar funktionerna i Västra Hamnen och Sörnäs hamn till Nordsjö.

På basis av det tillbudsstående materialet är det möjligt, att projektet att grunda den av alternativförespråkarna avsedda hamnen i Pickala också kunde gå om intet på grund av naturskyddsaspekter.