

## **Sevilla: Kolonialismista tähän päivään. Espanjan ainoan kansainvälisen sisämaan sataman ja kaupunkiympäristön yhdistäminen vuoteen 2025 mennessä**

Laura-Kaisa Nyfors

Opinnäytetyö  
Liiketalouden koulutusohjelma  
2020



<b>Tekijä(t)</b> Laura-Kaisa Nyfors	
<b>Koulutusohjelma</b> Liiketalous	
<b>Opinnäytetyön nimi</b> Sevilla: Kolonialismista tähän päivään. Espanjan ainoan kansainvälisen sisämaan sataman ja kaupunkiympäristön yhdistäminen vuoteen 2025 mennessä.	<b>Sivu- ja liitesivumäärä</b> 46
<p>Vauras ja vaiherikas historia on tehnyt Sevillasta Etelä-Espanjan suurimman ja tärkeimmän keskuksen. Nykyään kaupungissa on asukkaita vajaa 700 000 ja metropolialueella melkein 2 miljoonaa. Sevilla on Espanjan väkirikkaimman itsehallintoalueen, Andalusiassa, pääkaupunki ja koko Espanjan neljänneksi suurin kaupunki. Sevillan kaupungin rajojen sisällä sijaitsee Espanjan ainoa sisämaan kansainvälinen kauppa- ja matkustajasatama. Sataman valtteja ovat sen sijainti Sevillan metropolialueella hyvien yhteyksien varrella koko Andalusiassa ja rahdin liikuttamista helpottava kattava infrastruktuuri; intermodaali- ja multimodaalikuljetukset meriteitse, maanteitse ja rautateitse. Sevilla on myös Espanjan tärkeimpiä matkailukaupunkeja ja lähitulevaisuudessa sen satama-alue halutaan kunnianhimoisen kehittämisprojektin myötä muuttaa avoimeksi virkistysalueeksi niin matkailijoille kuin kaupungin asukkaille.</p> <p>Sevillan urbaania satamahanketta koskeva tutkimusongelma rajattiin mahdollisimman tarkasti. Tutkimustyyppisen kvalitatiivisen opinnäytetyön tavoitteena oli saada selvyttä siihen, minkälainen suurhanke Sevillan sataman yhdistämisestä ympäröivään kaupunkiympäristöön on, sen tarpeellisuus kaupunkiympäristön ja palveluiden kehitykselle sekä perinteisten satamatoimintojen ympäristövaikutukset asukasystävällisyyteen. Elinvoimaisten metropolialueiden ja niiden sisällä sijaitsevien kauppa- ja matkustajasatamien kasvaessa satamalogistiikan ja kaupunkiympäristön yhdistäminen on yksi globaaleista haasteista. Lisäksi urbaanien satamaympäristöjen palveluiden kannattavuus sekä satamien toimijoiden ympäristötietoisuus ja yhteiskuntavastuu tulee ottaa huomioon kehitysprojekteissa. Opinnäytetyö toteutettiin keväällä 2020, jolloin koronapandemia kehittyi ennalta arvaamattoman nopeaan tahtiin ja tämän takia Sevillan sataman operatiivinen johto oli kiireinen ja lisäselvitysten saaminen vastauksiin tuli haasteelliseksi. Opinnäytetyössä käytettiin lähteinä logistiikkakirjallisuutta, Internetistä löydettyjä artikkeleita liittyen muun muassa Sevillan sataman ja kaupungin yhdistämiseen ja ympäristönäkökulmiin, Sevillan sataman strategista suunnitelmaa ja sataman viestintäjohtajan ohjeistuksen mukaan myös sataman omia lehdistötiedotteita asiasta.</p> <p>Internetistä löytyneet artikkelit ja sivustot olivat monipuolisia ja niitä apuna käyttäen pystyi tekemään riittäviä johtopäätöksiä Sevillan urbaanin satamahankkeen sisällöstä, vaikka suunnittelukilpailun ratkeamista vielä odotetaan. Suunnitelmat Sevillan sataman muokkaamisesta asukasystävälliseksi ovat suureelliset niin pinta-alaltaan kuin kustannusarvioltaan. Meriliikenteen ja satama-alueen ympäristöriskit, kaupungissa jo oleva runsas virkistystarjonta sekä koronapandemiaa seuraavat taloudelliset haasteet vaikuttanevat päätökseen lopullisen hankkeen mittakaavasta.</p>	
<b>Asiasanat</b> Kansainvälinen kauppasatama, Espanja, Sevilla, logistiikka, kaupunkiympäristö, virkistystarjonta, ympäristönsuojelu	

## Sisällys

1	Johdanto .....	1
1.1	Aiheen ammatillinen merkitys ja ajankohtaisuus .....	1
1.2	Tutkimusongelmien rajaaminen .....	3
1.3	Tutkimussuunnitelma ja työn tavoite .....	3
2	Tutkimusmenetelmän valinta .....	5
3	Tutkimuksen aineiston keruu .....	7
4	Sevillan kansainvälisen kaupan lyhyt historia .....	9
4.1	Sevillan muinaisen sataman toiminta .....	9
4.2	Sevillan sataman sijainti siirtomaavallan aikana .....	9
4.3	Sevillan Casa de la Contratación, siirtomaakaupan ylin hallintoviranomainen .....	10
5	Sevillan satama-alueen sijainti, nykytila ja satamaliikenne toimivat pohjana urbaanille suurprojektille .....	11
5.1	Nykyinen satama-alue ja sen toiminta .....	11
5.2	Satamaorganisaatio .....	13
5.3	Sataman kuljetusyhteydet ja kansainvälisen kaupan tuoteryhmät .....	13
5.4	Satamatoimintojen tulos ja uudet investoinnit .....	14
6	Sevillan sataman strategisen suunnitelman, virallisten lehdistötiedotteiden ja Internetin artikkeleiden käyttö tutkimuksessa .....	16
6.1	Sevillan sataman strateginen suunnitelma vuoteen 2025 mennessä .....	16
6.2	Sevillan sataman viralliset lehdistötiedotteet liittyen sataman ja kaupunkiympäristön yhdistämiseen .....	17
6.3	Internetin artikkelit liittyen Sevillan sataman ja kaupunkiympäristön yhdistämiseen .....	20
7	Uusien virkistysmahdollisuuksien tarpeen ja satamatoimintojen ympäristövaikutusten selvittäminen urbaania satamahanketta varten .....	25
7.1	Sevillan sataman uudistusprojektin tarpeellisuus kaupungissa, jossa on jo runsaasti puistoalueita, ostos- ja viihdetarjontaa sekä näyttävää arkkitehtuuria. 25	
7.2	Perinteisten satamatoimintojen ympäristövaikutukset urbaanin satamaympäristön asukasystävällisyyteen .....	27
8	Tulokset ja pohdinta .....	32
8.1	Olisivatko El Palmeral de las Sorpresas ja La Bahía Sur de Santander -projektit hyviä esikuvia Sevillan satamalle? .....	32
8.2	SWOT-analyysi ja Porterin arvoketjumalli Sevillan urbaanin satamaympäristön tarpeellisuuden ja kannattavuuden mittareina .....	34
8.3	Onko urbaanin satamaympäristön merkitys kaupunkilaisille ja matkailijoille liioiteltu? Tulisiko satamatoimintojen ympäristövaikutusten riskiarviointiin keskittyä perusteellisemmin? .....	36
9	Opinnäyteprosessin onnistuminen ja oman oppimisen arviointi .....	39
10	Lähteet .....	41

# 1 Johdanto

Sevilla oli Espanjan siirtomaaimperiumin merkittävin kaupunki 1500-luvun alusta 1600-luvun loppupuolelle. Sevillan Casa de la Contratación -siirtomaakauppaviraston ansiosta Karibian ja Etelä-Amerikan eli Uuden maailman rikkaudet saapuivat Sevillan satamaan. Satama oli tuolloin nimeltään Puerto de Indias, Intian satama, koska pitkään uskottiin, että Espanjan kruunun nimissä purjehtinut italialainen Kristoffer Kolumbus löysi meritien Intiaan vuonna 1492. Guadalquivir-joen purjehduskelpoisuus, suojaista sisämaan satama ja kattavat yhteydet muualle manner-Espanjaan ovat tehneet tästä kaupungista historian saatossa Etelä-Espanjan kaupallisen ja hallinnollisen hermokeskuksen, valtaviin matkailumäärien tärkeyttä unohtamatta.

Moni kaupungissa vieraileva ei kuitenkaan edes tiedä nykyisen Sevillan sataman olemassa olosta. Tämän opinnäytetyön tarkoitus on kertoa satamaorganisaation kunnianhimoisesta tavoitteesta muokata satama-alue kaikille avoimeksi virkistyskeitaaksi vuoteen 2025 mennessä. Tarjouskilpailuvaiheessa olevan suurprojektin haasteita ovat muun muassa sen tarjoamien palveluiden kannattavuus ja sataman perinteisen operatiivisen toiminnan projektille aiheuttamat ympäristöriskit. Opinnäytetyössä tutustutaan myös lyhyesti Espanjaan 2010-luvulla toteutettuihin näyttäviin urbaaneihin satamahankkeisiin ja niitä suunnitelleihin arkkitehtitoimistoihin.

## 1.1 Aiheen ammatillinen merkitys ja ajankohtaisuus

Päämääränäni oli kirjoittaa opinnäytetyö, jonka aihe sivuasi kansainvälisen kaupan historiaa ja liittyisi sitä kautta itselleni tuttuun alueeseen ulkomailla. Alkuperäisenä tarkoitukseni oli löytää aihe, jota tutkimalla saisin avattua uudenlaisia näkökantoja satamaympäristöihin nyky-yhteiskunnassa. Espanja on toinen kotimaani ja tiesin, että Etelä-Espanjasta, Andalusian itsehallintoalueelta, löytyy ainutlaatuinen satama. Sevillan satama ei kilpaile Välimeren, eikä edes Espanjan tärkeimpien satamien tittelistä, mutta se on maan ainoa kansainvälistä kauppaa käyvä sisämaan satama ja lisäksi tämä ainutlaatuinen satama on ollut Espanjan siirtomaaimperiumin tärkein keskus 1500-luvun alusta 1600-luvun loppupuolelle.

Itseäni on aina kiinnostanut kolonialismin aika ja transatlanttinen orjuus sekä niiden kiistattomat vaikutukset nykypäivän kauppasatamiin ja kansainvälisen kaupan logistiikkaan. Kolonialismin aikana asemaansa vahvistaneiden kansainvälisten satamien nykytilaan ja tulevaisuuden päätöksentekoon olen halunnut jo pitkään perehtyä. Eurooppalaisen siirtomaavallan aika muokkasi muun muassa edelleenkin nähtävissä olevia valtioiden valtasuhteita, maailmankauppaa, rotujen tasa-arvoa ja tuotantotaloutta. Olen matkaoppaan työssä ja muutenkin maailmalla asuessani saanut kosketusta

maailmankaupan historiaan Vanhassa maailmassa; Espanjassa ja Portugalissa sekä Uudessa maailmassa Kuubassa.

Espanjalainen satamaympäristö on itselleni kansainvälisen kaupan opiskelijana kaikkein kiinnostavin työvaihtoehto. Henkilökohtaisena tavoitteenani opinnäyteprosessin aikana oli oppia tuntemaan yhden sataman strategioiden, visioiden ja missioiden sekä valtion ja kunnan hallinnon pohjalta tehtäviä tulevaisuuden käytännön ratkaisuja. Kansainvälisen kaupan korkeakouluopintojen ja matkailualan työkokemuksen haluaisin tulevaisuudessa yhdistää menestyksekkäästi työelämässä. Tavoitteenani on tehdä töitä kansainvälisessä ilmapiirissä, koska nautin siitä valtavasti ja menestyn parhaiten työelämässä monen kansalaisuuden ympäröimänä. Voihan olla, että joku yritys näkee opinnäytetyöni ja tutkimukseni modernista urbaanista satamaympäristöstä herättää jo pelkästään aiheena rekrytoivan tahon mielenkiinnon.

Valitsin tämän lopullisen opinnäytetyön aiheen pohdinnan jälkeen siksi, että halusin sillä olevan uutuusarvoa ja merkityksellisyyttä: Tarkoitukseni oli tuoda esille uusi näkökulma kansainvälisen sataman toimintaan, mikä ei sisälly suoraan merenkulun logistiikkaan ja perinteisiin satamatoimintoihin vaan sataman sisäisen logistiikan ja teollisuuden sulauttamiseen historialliseen, väkirikkaaseen ja palveluita pursuavaan ympärillä olevaan kaupunkiin. Kehitysprojekti sataman ja kaupungin yhdistämisestä oli myös yksi kolmesta Sevillan sataman strategisesta linjauksesta ja visiosta vuoteen 2025 mennessä. Sevillassa pitkään asuneena koin, että asukasystävällisen satama-alueen luomisprosessin syntyä olisi varsin kiinnostavaa tutkia. Tarkensin aihetta useaan kertaan aineiston keräämisen yhteydessä. Sevillan historiallinen satama sijaitsee kaupungin alueella lähellä keskustaa ja se on tästä syystä halukas avaamaan ovensa kaupunkilaisille ja tarjoamaan heille vapaa-ajanviettomahdollisuuksia kuten viheralueita, liikuntapaikkoja, kulttuuritarjontaa, nähtävyyksiä, ravintoloita ja ostosmahdollisuuksia. Samalla ymmärsin kuitenkin, että kaupunkien ja vilkkaiden satamien yhdistämishankkeiden suunnitteluorganisaatioilla on kannettava suuri vastuu ympäristön suojelusta kuten ilmaan, vesistöihin ja maaperään kohdistuvista päästöistä sekä taloudellisista riskeistä.

Aiheen ajankohtaisuus koostuu kaupunkien vapaa-ajan aktiviteettien ja teollisuusympäristöjen yhteen sulauttamisesta pitäen mielessä niin kaupunkien asukkaiden kuin teollisuuden tulevaisuuden tarpeet. Globaalissa mittakaavassa satama-alueilla tullaan tulevaisuudessa luultavasti kokemaan suurenevassa määrin isoja kehitysprojekteja, joiden pohjalta tullaan tekemään kompromisseja kasvavien satamien ja niitä ympäröivien laajenevien kaupunkien kesken. Lisäksi mielestäni oli ajankohtaista perehtyä palvelutarjontaan Espanjan asutuskeskuksissa. Asukasmäärä ja asukastiheys ovat Espanjassa huomattavasti suuremmat kuin Suomessa ja tämä määrittää palveluiden

tarvetta. Silti palvelutarjonta on Espanjassa mielestäni turhauttavan suuri ja tähän samaan ajatukseen nivoutuu Sevillan sataman tulevan virkistys- ja kulutuskeitaan tarpeellisuus ja kannattavuus.

## **1.2 Tutkimusongelmien rajaus**

Opinnäytetyössä olen selvittänyt vastausta tutkimusongelmaan: Minkä tyyppinen suurhanke Sevillan sataman yhdistämisestä ympäröivään kaupunkiympäristöön tulee olemaan sekä alaongelmiin: Suurhankkeen tarpeellisuus kaupunkiympäristön ja palveluiden kehitykselle sekä perinteisten satamatoimintojen ympäristövaikutukset kaupunkiympäristöön ja asukasystävällisyyteen. Tarkoitukseni oli rajata tämän tutkimustehtävän asettelu niin tarkasti kuin mahdollista. Tutkimusongelma selkiytyi, kun etsin Internetistä uutisia liittyen Sevillan satamaan ja perehdyin sataman strategiseen suunnitelmaan. Kaupunkiympäristön ja sataman yhdistäminen nousi kaikissa lähteissä selvästi esille. Tutustuin myös Espanjassa Málagaassa sekä Santaderissa toteutettuihin samantyyliisiin projekteihin ja tajusin kuinka tärkeää satamille on voida olla ihmisläheisiä ja asukasystävällisiä. Lisäksi ymmärsin, että voin perehtyä tutkimuksessani muuhunkin kuin sataman logistiikkaan ja perinteiseen operatiiviseen toimintaan pitämällä kuitenkin nämä urbaanin satamaprojektin tukitoiminnot käden ulottuvilla. Olen tyytyväinen tutkittuani tutkimusongelmia, joka vilpittömästi kiinnostivat itseäni ja liittyivät niin kansainväliseen kauppaan kuin matkailuun.

## **1.3 Tutkimussuunnitelma ja työn tavoite**

Opinnäytetyöprosessi toteutettiin keväällä 2020. Tarkoitukseni oli tehdä työ kohtuullisessa ja monen mielestä varmasti lyhyessä ajassa, kolmessa kuukaudessa. Tämä aikaraami piti sisällään alun aiheen etsimisen ja lopullisen palautettavan työn. En nähnyt suuria hankaluuksia tutkimuksen toteuttamisessa, koska löysin monipuolista valmista aineistoa varalle, jos haastattelun kanssa tulisi haasteita. Sain myös kirjoitettua lähteistä työhön aineistoa niin paljon kun oli tarkoituskin sekä jaettua aineiston järkeviin lukuihin. Tiesin että saisin aineistosta vastaukset tutkimusongelmaan ja alaongelmiin. Toki pohdin sitä, että onko epäilykseni Sevillan urbaanin satamaprojektin toteutumisesta aiheellinen, mutta totesin, että sehän oli oma tapani lähestyä aihetta. Tiesin myös, että opinnäytetyössäni tulee olemaan virheitä enkä voisi kirjoittaa kaikkea mitä haluaisin tähän yhteen työhön, koska lähtisin muuten sivupoluille ja unohtaisin aiheen sekä tutkimusongelmat. Vajavuuksien takia olin valmis korjaamaan työn ensimmäisen palautuksen jälkeen useaan kertaan. Aloin myös jo suunnitella elämää opinnäytetyön hyväksytyyn palautuksen jälkeen. Toki koronapandemia muutti omalla kohdallani jo sovittuja kansainvälisiä työkuviotani ja minun piti alkaa miettimään tulevaisuutta käyttäen enemmän mielikuvitusta.

Sataman ja kaupungin suureellinen yhdistämissuunnitelma oli opinnäytetyötä tehtäessä tarjouskilpailuvaiheessa. Sevillan satamaorganisaatio oli saanut maaliskuuhun 2020 mennessä yhteensä 14 tarjousta eri yrityksiltä uuden urbaanin satamaympäristön luomiseksi ja neljä yrityksistä oli valittu jatkokon niiden aikaisempien urbaanien satamaprojektien ansiosta. Seuraavaksi satamaviranomaisilla oli tarkoitus pyytää valituiksi tulleilta yrityksiltä tarkennuksia annettuihin tarjouksiin, minkä jälkeen oli tarkoitus päästä kaikkien kanssa neuvottelemaan lopullisen sopimuksen taloudellisista ja teknisistä yksityiskohdista.

Opinnäytetyön aineiston analysoinnin perusteella oli tavoitteena tehdä päätelmiä siitä, millainen olisi mahdollinen toteutus sataman ja kaupungin yhdistämisestä tarjouskilpailun ensimmäisen vaiheen läpäisseiden yritysten eri maissa olevien töiden perusteella. Lisäksi oli tavoitteena selvittää sitä, olisiko suurhanke sataman yhdistämisestä tämän hetkiseen Sevillan kaupunkiympäristöön taloudellisesti kannattavaa ja tarpeellista sekä toiminnallisesti ja ympäristöystävällisesti ylipäättään mahdollista.

## 2 Tutkimusmenetelmän valinta

Tutkimustyyppisen opinnäytetyön tavoitteena oli saada selvyttä siihen, minkälainen suurhanke Sevillan sataman yhdistämisestä ympäröivään kaupunkiympäristöön on, sen palvelujen tarpeellisuus ja perinteisten satamatoimintojen ympäristövaikutukset asukasystävällisyyteen. Toteuttamani tutkimuksen strategiana oli tapaustutkimus, case study, jossa päämääränä oli Sevillan sataman suunnitellun urbaanin kehitysprosessin kuvailu. Tapaustutkimuksessa aineistoa voidaan hankkia monia tutkimusmenetelmiä käyttäen, jotka ovat muun muassa havainnointi, haastattelut ja erilaiset valmiit dokumentit, joiden avulla etsitään yksityiskohtaista intensiivistä tietoa esimerkiksi yksittäisestä tapauksesta (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 130-131, 160).

Olin jo alun perin varustautunut tekemään kvalitatiivisen, laadullisen, tutkimuksen teemahaastattelun tai avoimen haastattelun ja valmiin aineiston pohjalta. Kvantitatiivisen tutkimuksen edustavassa otoksessa olisi nimittäin pitänyt olla tiedossa noin 200 henkilön otoskoko, ottaen huomioon he, jotka eivät tulisi vastaamaan kyselyyn. Koin tämän toteuttamisen hyvin hankalana, koska en osannut määritellä tutkimukselleni edes perusjoukkoa, johon tulokset pätsivät. Olisivatko he olleet esimerkiksi sataman työntekijöitä vai segmentoinnin avulla saatu sopiva ryhmä tulevan urbaanin satamaympäristön asiakkaita. Miten olisi onnistunut tutkimukseen osallistuvien tavoittaminen ja määrällisen tutkimuksen validius, eli se, että mitataan sitä mitä kuuluukin mitata tai reliabelius eli mittaustulosten toistettavuus, kun tarvittavaa tutkimukseen osallistuneiden otoskoko olisi ollut hyvin haastavaa saavuttaa.

Tarkoitukseni kvalitatiivisessa tutkimuksessa oli haastatella edes yhtä Sevillan satamaorganisaatiossa työskentelevää asiantuntijaa, esimerkiksi viestintäjohtaja Victoria Pineda Gonzálezia, jotta pystyisin kuvailemaan Sevillan sataman tilannetta mahdollisimman tarkasti ja tutkimus saavuttaisi kvalitatiivisen tutkimuksen pätevyyden periaatteen. Olisin kaivannut häneltä isäselvityksiä muun muassa sataman ja kaupungin yhdistämishankkeen tarkasta alueesta sataman sisällä ja hankkeen tulevasta vapaa-ajanviettomahdollisuuksista, esimerkiksi lähteissä mainitusta auditorio- ja viihdekeskuksesta. Valmiiseen aineistoon paremmin perehtymällä löysin kuitenkin pohdintoihini vastaukset. Tiesin, että minun tulisi työssä myös analysoida aineistoa yksityiskohtaisesti, jotta tutkimus saavuttaisi luotettavuuden periaatteen.

Opinnäytetyöprosessin edetessä koronakriisi astui kehiin Espanjassa ja sataman asiantuntijoiden haastattelun toteuttamisesta tuli mahdotonta. Vallitsevassa tilanteessa halusin olla joustava ja käytin hyödyksi löytämäni kattavaa valmista aineistoa, niin Sevillan sataman omia lehdistötiedotteita ja kotisivuja kuin satamaorganisaation strategista suunnitelmaa, Internetistä löydettyjä artikkeleita ja kirjallisia lähteitä.



Kvalitatiivisen tutkimuksen riittävyden eli saturaation saavutin sillä, että keräsin aineistoa niin kauan kun se toi tutkimusongelmien kannalta uutta tietoa. Huomasin Internetin artikkeleiden, sataman tiedotteiden ja logistiikkakirjojen sisällön alkaessa toistaa itseään, että aineistoa oli jo tarpeeksi.

### 3 Tutkimuksen aineiston keruu

Lähdin liikkeelle tutkien uutisia Sevillan satamasta ja satamaviranomaisten kotisivuja sekä etsien opinnäytetyöprosessiini sopivaa kirjallisuutta siirtomaavaltojen historiaan ja merenkulun logistiikkaan liittyen Kouvolan pääkirjastosta. Tarkoitukseni oli löytää lähdekirjallisuudeksi mahdollisimman uusia painoksia. Vaikka Kouvolan kirjastossa on samaa materiaalia kuin Haaga-Helia ammattikorkeakoulun kirjastoissa, haasteeni koko prosessin ajan oli se, olinko löytänyt juuri tähän opinnäyteprosessiin sopivaa kirjallisuutta.

Kirjallisina lähteinä ja opuksina itse kirjoitusprosessissa toimivat Tammen kustantama Tutki ja kirjoita vuodelta 2007, Gaudeamuksen kustantama Opinnäyteopas ammattikorkeakouluille vuodelta 2004, Gaudeamuksen kustantama Karibian historia vuodelta 2017, Gaudeamuksen kustantama Merenkulun logistiikka vuodelta 2019 ja Sho Business Developmentin kustantama Johdatus logistiseen ajatteluun vuodelta 2014.

Tarkoitukseni oli analysoida ja tehdä päätelmiä luotettavista lähteistä löytämästäni aineistosta mahdollisimman tehokkaasti. Suuri osa opinnäytetyön Internetistä löydetystä tutkimusaineistosta on espanjaksi, koska alkuperäiskielellä ja alkuperäislähteistä löytyy matkan varrella vähiten muokkaantunutta tietoa. Olen käyttänyt espanjaa 20 vuotta lähes päivittäin ja pystyn hyödyntämään sitä työnteossa tai opiskellessa yhtä hyvin kuin suomea tai englantia. Lisäksi uskoin, että satamatoiminnoista kirjoittavat sevillalaiset ja espanjalaiset uutissivustot ja asiantuntijat jakavat kansalaisilleen kattavasti heidän kaipaamansa tietoa. Tietoisesti välttelin perehtymistä lähteissä välillä esiintyvää poliittiseen keskusteluun, koska se olisi oma erillinen aihe itsessään.

Internet-lähteinä käytin Sevillan sataman virallisia sivuja, Sevillan sataman strategista suunnitelmaa 2025, Sevillan sataman virallisia lehdistötiedotteita sekä erilaisia espanjankielisiä uutissivustoja, kotisivuja ja blogeja: ABC de Sevilla, Airbus Sevilla, Arup & Partners, Bankinter, Best Logistics Canarias, Jardines Sin Fronteras, Cadena SER, Diario de Sevilla, El Canal Marítimo y Logístico, El Correo de Andalucía, Élite Diario, El Mercantil, El País, El Vigía, Hostelería Digital, Junquera Arquitectos, La Vanguardia, El Mundo-Superproyecto urbanístico para La Bahía de Santander, Puerto de Sevilla, Suomen riskienhallintayhdistys, Vacaciones-España-Muelle Uno y El Palmeral de Las Sorpresas de Málaga sekä 20 minutos.

Luvuissa neljästä seitsemään esittelen edellä mainituista lähteistä löytämäni Sevillan sataman ja kaupungin yhdistämisprojektiin liittyvän aineiston. Luvut käsittelevät Sevillan historiallisen sataman sijaintia ja toimintaa sekä Sevillan kuuluisaa siirtomaa-ajan kauppakamaria, nykyisen satamaorganisaation ja satama-alueen toimintaa ja

kannattavuutta, Sevillan sataman uutta strategista suunnitelmaa, sataman virallisia lehdistötiedotteita ja Internetin artikkeleita urbaanista satamahankkeesta sekä Sevillan kaupungissa olemassa olevaa virkistystarjontaa ja sataman operatiivisen toiminnan ympäristövaikutuksia asukasystävällisyyteen.

## **4 Sevillan kansainvälisen kaupan lyhyt historia**

Tiedetään, että koko ihmiskunnan historian ajan maailmanlaajuinen meriliikenne on kasvanut lukuun ottamatta maailman sotia ja suuria lamakausia. Maailmankaupan vapautuminen on helpottanut globalisaatiota, mutta halvat kuljetuskustannukset ovat olleet merkittävin syy globalisaation kehittymiseen ja siihen, että vastakkaisilla puolilla maailmaa sijaitsevat maat ovat alkaneet käymään kauppaa toistensa kanssa. Globalisaatiolla tarkoitetaan maailmanlaajuista taloudellista verkottumista yrityksiä hyödyntäessä monien maiden taloudellisia resursseja ja markkinoita. (Tapaninen 2019, 13, 150.)

Kansainvälisen varsinaisia valtameriä ylittävän kaupan voidaan ajatella alkaneen varhaisen 1400-luvun imperialismiin aikana. Espanja ja Portugali aloittivat ensimmäisenä eurooppalaisina Vanhan maailman suurvaltoina tutkimusretket Uuteen maailmaan, Atlantin toiselle puolelle. Vielä nykyäänkin Espanjan parlamentaarisen monarkian vaakunasta löytyy latinankielinen motto tai tunnuslause Plus Ultra, joka kuvasi jo 1500-luvulla löytöretkeilijöiden tarvetta pyrkiä aina vain pidemmälle kohti tuntematonta.

### **4.1 Sevillan muinaisen sataman toiminta**

Sevillassa oli satama jo foinikialaisten aikaan ennen ajanlaskun alkua ja roomalaisten myötä sataman merkitys kasvoi. Siellä rakennettiin laivoja viljan kuljetukseen roomalaisille sotilaille sekä sieltä kuljetettiin kalaa, suolaa ja mineraaleja Roomaan. (Puerto de Sevilla, Centro de Información 2020.) Pohjois-Afrikan muslimien 700-vuotisen valtakauden aikana rakennettiin Torre del Oro -torni suojelemaan satamaa. Kun kristityt valtasivat Sevillan takaisin maureilta 1200-luvulla aloitettiin satamasta kuljettamaan ympäri Eurooppaa hyvin monia eri tuotteita; viljaa, öljyä, viiniä, villaa, nahkoja, silkkiä, puuvillaa, juustoja, hunajaa, vahaa, kuivattuja hedelmiä, suolakalaa, metalleja ja värejä kankaita varten. (Puerto de Sevilla, Historia Breve 2020.) Kuitenkin sataman varsinaista kukoistuksen aikakautta saatiin odottaa 1500-luvun alun kolonialismin aikaan asti.

### **4.2 Sevillan sataman sijainti siirtomaavallan aikana**

Sevillan siirtomaakaupan kulta-ajan satama sijaitsi paljon pohjoisempana kuin nykyään, Guadalquivir-joen yläjuoksulla, pohjoisempana kuin Torre del Oro -torni, vaikkakin tornissa luultavasti nimensä mukaisesti, oro tarkoittaa kultaa, säilytettiin Amerikasta tuotuja rikkauksia (Élite Diario 2019). Tämä satama sai arvoisensa, mutta harhaanjohtavasti annetun nimen Puerto de Indias, Intian satama. Kolumbuksen tarkoitushan oli löytää uusi meritie Aasian maustemarkkinoille, mutta lännessä tulivatkin vastaan Karibian saariryhmät. Myös Amerikan mantereiden ja Karibian

alkuperäisasukkaita alettiin kutsua virheellisesti intiaaneiksi ja löytyyhän kartoista edelleen Karibian saaret käsittävä nimitys Länsi-Intian saaristo, jonka suurin saari oli Espanjan hallinnassa pisimpään pysynyt siirtomaa Kuuba. Kuten Sevillan suojainen sisämaan satama Guadalquivir-joen varrella, oli Kuuban pääkaupungin, Havannan, uumenissa myös erityislaatuinen piilossa oleva luonnonsatama, joka mahdollisti valtamerilaivojen muonavarastojen tankkaamisen ilman suurempaa pelkoa merirosvoista ja josta laivat suotuisten merituulten ja -virtojen saattelena matkasivat kohti emämaataan Euroopassa.

### **4.3 Sevillan Casa de la Contratación, siirtomaakaupan ylin hallintoviranomainen**

Kolumbuksen vuosien 1492-1493 ensimmäisen tutkimusmatkan myötä perustettiin Sevillaan vuonna 1503 Casa de la Contratación, siirtomaakaupan ylin hallintavirasto, joka valvoi kaikkia purjehduksia siirtokuntiin sekä keräsi tullit, myyntiverot ja kirjasi siirtomaiden tuottamat tulot ja samalla ratkoi kaupankäynnin riita-asioita ja myönsi lupia uusien siirtokuntien perustamiseen. 1500-luvun puoleen väliin mennessä Espanjan kruunu oli antanut Sevillan kauppiaalle yksinoikeuden siirtomaiden kanssa käytävään kauppaan. Mare Hispanicalta, Espanjalaiselta mereltä; Karibialta ja Etelä-Amerikasta saapuvat laivat purettiin ja lastattiin 1600-luvun loppupuolelle asti Sevillan suojaisassa sisämaan satamassa, kunnes madaltunut joenuoma ja laivojen kasvanut koko siirsi niin laivaliikenteen kuin hallintoviranomaisen tehtävät Atlantin rannalla sijaitsevaan Cádiziin, jonka etuoikeutettu maantieteellinen sijainti mahdollisti kaupungille merkittävän osuuden siirtomaakaupan historiassa. (Valtonen 2017, 47.) 1700-luvulta tähän päivään saakka on kaikkea Espanjan siirtomaihin liittyviä dokumentteja säilytetty Sevillassa katedraalin vieressä olevassa Archivo General de Indias -arkistossa, joka on kaikelle kansalle avoin vierailukohde.

## **5 Sevillan satama-alueen sijainti, nykytila ja satamaliikenne toimivat pohjana urbaanille suurprojektille**

Etelä-Espanjan Andalusiassa itsehallintoalueen tämän hetken tärkeimmät ja kasvun määrillään osittain toistensa kanssa kilpailevat kansainväliset kauppaja- ja matkustajasatamat ovat Algeciras, Málaga, Cádiz, Sevilla ja Huelva. Espanjalle kuuluvia Marokossa sijaitsevia itsehallinnollisia kaupunkeja Ceutaa ja Melillaa lähimpänä on Espanjan eteläisin kauppaja- ja matkustajasatama, Algeciras. Tämä Gibraltarin lahdelle rakennettu satama on edellä mainituista satamista ehdottomasti suurin ja samalla Välimeren toiseksi tärkein satama. Valenciassa Valencian itsehallintoalueella taas sijaitsee koko Espanjan suurin satama, joka samalla pitää hallussaan Välimeren tärkeimmän sataman tittelin. (Best Logistics 2019.) Tärkein risteilijäsatama Espanjassa on Katalonian itsehallintoalueen pääkaupungissa Barcelonassa ja tärkein linjaliikenteen matkustajasatama manner-Espanjassa on Algeciras Andalusiassa. Sevillan satama erottuu muista sillä, että se on Espanjan ainoa sisämaassa sijaitseva kansainvälisen kaupan satama. Sevillan sataman sijainnista sisämaassa on sekä etua että haittaa. Yhtäältä satama on tärkeä teollisuuden ja hyvien yhteyksien varrella, toisaalta suurimpana hidasteena kasvulle on Guadalquivir-joen mataluus, minkä johdosta isoimmat valtamerialukset eivät pääse satamaan. Itse joenuoman muokkaus ruoppaamalla on haasteellista ottaen huomioon joen läheisen sijainnin Coto de Doñanan muuttolintujen suojelualueeseen.

### **5.1 Nykyinen satama-alue ja sen toiminta**

Sevillan satama sijaitsee Guadalquivir-joen varrella, joka laskee Atlantin valtameriin Sanlúcar de Barrameda -nimisen kaupungin kohdalla Cádizin maakunnan alueella. Joki on Andalusiassa pisin ja sen suistoalueen vieressä on yksi Euroopan merkittävimmistä luonnonsuojelualueista; Unescon maailmanperintölistalla oleva Coto de Doñanan kansallispuisto. Sen kosteikot ovat Länsi-Euroopan tärkeimmät talvehtimis-, pesimis-, ja levähdysalueet sadoille eurooppalaisille ja afrikkalaisille lintulajeille. Tuolta Chipionan kaupungin kohdalta Guadalquivir-joen alajuoksulta alkaa 90 kilometrin mittainen vesiliikenneväylä nimeltään Eurovia Guadalquivir E 60.02, joka johdattaa laivat Sevillan satamaan (Puerto de Sevilla 2020). Samaista joenuomaa pitkin purjehtivat Amerikan siirtokunnista rikkauksia kruunulle tuovat laivat jo 500 vuotta sitten.

Sevillan satama-alueen maapinta-ala on 850 hehtaaria ja vesialueet kattavat 4 454 hehtaaria. Satama-alueella on viisi satamalaituria tai terminaalia nimeltään Dársena del Cuarto, Dársena del Bátor Norte, Muelle Centenario, Muelle Tablada, Muelle Delicias ja Muelle Nueva York. Opinnäytetyössä esitetyn muutostyön kohteena tulevat olemaan Muelle Tablada -laiturin, Avenida de las Razas- ja Avenida Guadalhorce -katujen alueet

sekä osa Dársena del Batán Norte -laiturin alueesta. Muutoksen tuulia jo viime vuosina kokeneen Muelle Delicias -laiturin alueella sijaitsee moderni kierrätetyistä merikonteista rakennettu vuonna 2015 valmistunut Puerto Delicias -matkustajaterminaali risteilyasiakkaille ja jo tällä hetkellä satamaan sijoitettua vapaa-ajan toimintaa, kuten kävelyalue, ravintoloita ja Sevillan akvaario, joka on tunnettu haitankistaan sekä Guadalquivir-joen, Atlantin valtameren ja Tyynen valtameren eläin- ja kasvilajeista. Kun satama siirrettiin joen yläjuoksulta etelämmäksi vuonna 1905, oli Muelle Delicias -laituri silloin vielä tarkoitettu rahdille. Laiturin vieressä Avenida de las Razas -kadulla voi vieläkin ihastella vuonna 1929 järjestettyyn Sevillan Iberoamerikkalaiseen maailmannäyttelyyn valmistuneita koristeellisia varastorakennuksia. (Puerto de Sevilla 2020.) Puerto Delicias -matkustajaterminaalista on lisäksi suora pääsy kaupungin keskustan vanhimpaan ja tunnetuimpaan Parque de María Luisa -puistoon ja vuoden 1929 Iberoamerikkalaiseen maailmannäyttelyyn rakennetulle Plaza de España -aukiolle, joiden kautta pääsee kätevästi kävellen keskustan tunnetuimmille maamerkeille Torre del Oro -tornille ja Sevillan katedraalille. Muelle Nueva York -laituriin voivat ankkuroitua jokiristeilyalukset sekä yksityisjahdit ja huviveneet ja siellä on myös kävelyalue. Suurin osa kaupunkiin saapuville matkailijoille tarkoitetuista pieneköjen jokiristeilyaluksien laitureista on kuitenkin aivan Torre del Oro -tornin kupeessa.

Nykyisiä tavaraterminaaleja ja rahtialueita ovat Dársena del Batán Norte, Muelle Tablada ja Muelle Centenario. Lisäksi Dársena del Cuarton alueella on nestemäisen rahdin terminaali, mutta sinne ollaan siirtämässä uuden sataman ja kaupungin yhdistämissuunnitelman myötä myös muuta irtolastia kuten viljat, rauta-, ja terästeollisuus, metalliromu ja lannoitteet. (Puerto de Sevilla 2020.) Irtolastilla tai bulkkitavaralla tarkoitetaan kaasumaista, nestemäistä tai kiinteää lastia, joka ei ole eroteltu pakkauksiin tai yksiköihin (Tapaninen 2019, 151). Dársena del Batán Nortessa on suora rautatieyhteys ja se löytyy myös läheltä Dársena del Cuarton aluetta. Varastotilaa, teollisuusalueita ja logistisia palveluita on käytännössä koko sataman alueella. (Puerto de Sevilla 2020.) Tunnetuin varastotilaa ja logistisia palveluita vuodesta 2019 Sevillan satamassa hallinnoinut kansainvälinen yritys on Amazon Spain. Myös eurooppalaisen lentokonevalmistaja Airbusin liiketoimintaa on sataman alueella. Yhtiöllä on rahti- ja matkustajalentokoneiden osia ja tiettyjä kokonaisia konetyyppejä valmistavia tehdasalueita niin sataman alueella Tabladassa kuin kaupungin itäpuolella Sevillan kansainvälisen lentokentän yhteydessä San Pablon alueella. Myös Airbusin Airbus Defence and Space -avaruusohjelman osia valmistetaan Sevillan sataman alueella Tabladassa. (Airbus Sevilla 2020.)

## 5.2 Satamaorganisaatio

Sevillan satamaorganisaation presidentti on Rafael Carmona Ruiz ja toimitusjohtaja Ángel Pulido Hernández. Sevillan satamaorganisaatio on julkinen laitos, joka vastaa valtion hallinnon alaisen sataman ja 90 kilometriä pitkän Eurovía Guadalquivir E 60.02 - vesiliikenneväylän käytännön toiminnasta. Sataman hallituksessa on edustajia valtion hallinnosta, Andalusiassa itsehallintoalueen hallituksesta, Sevillan kunnasta, Dos Hermanasin kunnasta, ammattiliitoista ja satamassa toimivista yrityksistä.

Satamaorganisaation missio on se, että logistiset toiminnot ja kuljetuspalvelut tekevät yhteistyötä yritys- ja hallintosektoreiden kanssa, jotka ovat erikoistuneet kansainväliseen kauppaan ja jakeluun. Visio on olla alueen merkittävin logistinen keskus. Arvoja ovat taloudellinen tehokkuus, yhteiskuntavastuu, palvelualltius, ympäristön kunnioittaminen sekä yleinen suojeleminen ja turvallisuus. (Puerto de Sevilla 2020.) Valtion hallinnon alaisena Sevillan satamaorganisaatio hoitaa osittain myös satamanpitäjän tehtäviä, eli vastaa satama-alueen toimivasta infrastruktuurista luoden satamassa operoiville yrityksille hyvät mahdollisuudet tarjota asiakkailleen korkealaatuisia logistisia palveluita. Tämä käsittää esimerkiksi laitureiden, terminaalien, varastorakennuksien ja -alueiden, tietoliikenneyhteyksien, maanteiden ja rautateiden ylläpidon. (Tapaninen 2019, 92-93.)

## 5.3 Sataman kuljetusyhteydet ja kansainvälisen kaupan tuoteryhmät

Euroopan Unionin komission energian ja liikenteen pääosasto määrittelee vesiliikenteen lähimerenkulkuksi tai meriliikenteeksi. Lähimerenkulkuun EU:n mukaan sisältyy myös sisävesiliikenne (Hokkanen & Karhunen 2014, 84). Sevillan satamalla on säännöllisiä rautatie- ja vesitiekuljetuksia. Viikoittaista meriliikennettä on Kap Verdelle, Mauritaniaan, Senegaliin, Hollantiin ja Englantiin. Ja lähimerenkulkua Kanariansaarille Gran Kanarialle ja Teneriffalle. (Puerto de Sevilla 2020.) Sevillan satama on Andalusiassa itsehallintoalueen ja Kanariansaarten satamien välisen kaupankäynnin ykkönen (Puerto de Sevilla 2020). Las Palmasin Puerto de la Luz -satama Gran Kanarialla on Kanariansaarten tärkein satama hyvän maantieteellisen sijaintinsa ja Afrikan mantereeseen läheisyyden ansiosta. Lisäksi se on ollut jo siirtomaavallan aikana merenkävijöiden välitappi, säilyttäen merkittävän matkustajasataman asemansa näihin päiviin asti. (Best Logistics 21.6.2019.) Meriliikenne yhdistää Sevillan sataman Pohjois-Amerikkaan, Etelä-Amerikkaan, Pohjois-Afrikkaan, Saharan eteläpuoliseen Afrikkaan, Aasiaan ja Eurooppaan, mukaan lukien Suomeen. Säännöllisiä rautatiekuljetuksia on maan sisällä Madridiin, Extremaduraan ja Córdobaan sekä ulkomaille Etelä-Portugalin Sinesiin vuodesta 2019 lähtien. (Puerto de Sevilla 2020; Diario el Canal 14.1.2020.)

Sevillan sataman tärkeimpiä vientituotteita ovat erilaiset öljyt, kemianteollisuuden tuotteet, sementti, vilja, jauhot, eläinten rehu, hedelmät, vihannekset, alkoholijuomat, viinit,



säilykkeet, muut elintarviketeollisuuden tuotteet, rauta- ja terästeollisuuden tuotteet, koneet, varaosat ja rakennustarvikkeet. Tärkeimpiä tuontituotteita ovat jo mainittujen vientituotteiden lisäksi luontaiset ja keinotekoiset lannoitteet, romurauta ja muut mineraalit. Vientituotteista poiketen ei sataman tärkeimmistä tuontituotteista löydy kuitenkaan säilykkeitä, muita elintarviketeollisuuden tuotteita, rauta- ja terästeollisuuden tuotteita, koneita, varaosia eikä rakennustarvikkeita. (Puerto de Sevilla 2020.)

#### **5.4 Satamatoimintojen tulos ja uudet investoinnit**

Sevillan sataman vuoden 2019 tilastot kertovat kasvusta vuoteen 2018 verrattuna niin rahdin määrän, laskutusten kuin uusien investointien määrän suhteen. Sevillan satamaorganisaation mukaan rahdin määrä oli 4,4 miljoona tonnia vuonna 2019 ja satamaorganisaation presidentti Rafael Carmona mainitsi erityisesti rautatie- ja maantiekuljetusten määrän kasvun, joka oli 14,8 % verrattuna vuoteen 2018. Merikonttiliikenne on kasvanut Kanarian saarten ansiosta 0,5 % vuonna 2019 edelliseen vuoteen verrattuna. (Portal Portuario 26.2.2020.)

Konttiliikenteen määrä 2010-luvulla on kuitenkin sekä kasvanut, että vähentynyt verrattaessa vuodesta toiseen ja positiiviseen tai negatiiviseen tulokseen ovat vaikuttaneet rahdin määrän vaihtelun lisäksi esimerkiksi yritysmyyntit, satama-alueiden käyttöön oikeuttavien lisenssien myynnit ja rakennusten myynnit (El Correo de Andalucía 19.1.2017; 31.1.2018). Sataman tulos vuonna 2019 kasvoi 12 prosenttia vuoteen 2018 verrattuna, ollen 6,3 miljoonaa euroa. Vuonna 2019 myös investoitiin eniten rahaa sataman kehittämiseen sitten vuoden 2003, investointisumman ollessa 12,2 miljoonaa euroa. Investointeihin kuuluivat esimerkiksi Dársena del Cuarton laiturin sataman sisäisten rautatie- ja maantiekuljetusyhteyksien parantaminen ja uusien varastotilojen rakentaminen Dársena del Batán Norten laiturin multimodaalikuljetusten kehittämiseksi. (ABC de Sevilla 2020; Puerto de Sevilla 2020.) Multimodaalikuljetukset ja intermodaalikuljetukset sisältyvät yleistermiin yhdistetyt kuljetukset, joissa runkokuljetus hoidetaan rautatie-, tai vesitiekuljetuksina ja joihin sisältyy myös nouto- tai jakelukuljetuksia teitä pitkin (Tapaninen 2019, 156). Multimodaalikuljetuksilla tarkoitetaan sitä, että tavaraa kuljetetaan vähintään kahdella eri kuljetusmuodolla (Hokkanen & Karhunen 2014, 114). Tämä tarkoittaa Dársena del Batán Norte -laiturin kohdalla rautatie-, ja vesiliikennettä. Kyseisen laiturin alueella sijaitsevat Sevillan sataman merkittävimmät rautatieliikenneyhteydet muualle maahan.

Kuten aiemmassa kappaleessa on mainittu, myös Internetmyyntiin erikoistunut kansainvälinen suuryritys Amazon rakennutti 9000 m<sup>2</sup> varastotilan Sevillan sataman yhteyteen vuonna 2019. Lisäksi satamaorganisaatio investoi uuteen 12 000 m<sup>2</sup> rekkaparkkiin ranskalaisen urheiluvälinemerkin Decathlonin varaston välittömään

läheisyyteen. Myös kylmävarastotiloja on rakennettu lisää ja satama saa jatkuvasti uusia yrityksiä toimialueelleen. Satamaorganisaation presidentti Rafael Carmona halusi erityisesti nostaa esiin intermodaalikuljetusten tärkeyden satamalle. Satamasta on tällä hetkellä hyvä maanteyhteys Sevillan kaupungin keskustaa kiertävälle kehätielle SE-30. Rakenteilla on myös maanteyhteys Sevillan provinssiin, kauempana keskustaa olevalle kehätielle SE-40. (ABC de Sevilla 11.3.2020.) Intermodaalikuljetuksissa tavara kuljetetaan samassa kuormatilassa tai ajoneuvossa, jolla on käytössä perä jälkeen erilaisia kuljetusmuotoja niin, että itse tavaraa ei käsitellä siirryttäessä kuljetusmuodosta toiseen. Teollisuuden tärkein kuljetusväline on kuorma-auto ja siihen kytketty perävaunu. (Hokkanen & Karhunen 2014, 85, 114.) Sevillan sataman kohdalla toimii esimerkkinä kontin saapuminen satamaan vesiteitse, jonka jälkeen se siirtyy ajoneuvokuljetuksena satamasta eteenpäin.

Sevillan provinssin alueella tai sen laitamilta on muun muassa metalliteollisuutta, uusiutuviin energianlähteisiin liittyvää teollisuutta, lentoliikenneteollisuutta ja elintarviketeollisuutta (Plan Estratégico 2025, Puerto de Sevilla 2020). Seuraamalla viimeaikaisia uutisia olen havainnut, että Sevillan provinssiin on rakenteilla useita Andalusiassa suurimmista aurinkopaneelientuotantilaitoksista ja muusta teollisuudesta, kuten Airbusin ja Nissanin Sevillan tehtaista olen ollut tietoinen yli kymmenen vuotta. Maaliskuun alun 2020 artikkelissa, jolloin koronaepidemia ei ollut vielä pahimmillaan Espanjassa, oli arvioitu, että vuoden 2020 satamatoimintojen investoinnit olisivat 7 miljoonan euron luokkaa keskittyen satama-alueen varastotiloihin ja logistiikkaterminaleihin. Satamatoimintojen lähitulevaisuuden kehityssuunnitelmat liittyvät monen toimijan yhteisiin varastotiloihin ja terminaleihin, internetissä käytävän kaupan ja sähköistyvän autoilun vaatimaan infrastruktuuriin ja kylmävarastotilojen kasvuun. (ABC de Sevilla 11.3.2020.)

## **6 Sevillan sataman strategisen suunnitelman, virallisten lehdistötiedotteiden ja Internetin artikkeleiden käyttö tutkimuksessa**

Tämän luvun aineistossa kerrotaan tarkasti Internet-lähteiden pohjalta minkälainen Sevillan uuden urbaanin satamahankkeen uskotaan olevan. Uutissivustojen artikkeleista löytyy tarkennuksia sataman virallisiin tiedonantoihin. Sataman uusin strateginen suunnitelma taas luo tukirakenteen kaikille ratkaisuille, joita tulevaisuudessa halutaan tehdä.

### **6.1 Sevillan sataman strateginen suunnitelma vuoteen 2025 mennessä**

Sataman yhdistäminen urbaaniin ympäristöön on esillä useassa kohdassa tässä päivitetystä strategisesta suunnitelmasta. Tutkimusaineiston eri osat linkittyvät toisiinsa tiiviisti, kuten seuraavista kappaleista voi huomata. Pientä osaa strategisen suunnitelman sisällöstä on sivuttu jo edellisen luvun kappaleessa 3.5 Satamatoimintojen tulos ja uudet investoinnit.

Sataman visio vuoteen 2025 mennessä on pyrkiä vahvistamaan asemaansa multimodaalikuljetusten keskuksena keskittyen tuotantoalueisiin kuten maataloustuotanto, metalliteollisuus ja biomassa sekä vahvistaa asemaansa porttina Kanariansaarille. Visiona on myös olla Iberian niemimaan logistiikan ja teollisuuden klustereiden voimanlähde keskittyen innovatiivisiin sektoreihin kuten biotuotantoon ja kierrätykseen sekä olla merkittävänä osana Sevillan kaupunkia urbaanin satamaympäristön hankkeen vetäjänä. Klusterilla tarkoitetaan yritysten, yhteisöjen ja toimialojen muodostamia kilpailun kannalta merkittäviä maantieteellisiä kokonaisuuksia, jossa osapuolet ovat voimakkaasti vuorovaikutuksessa keskenään tukien toisiaan. (Plan Estratégico 2025, Puerto de Sevilla 2020.)

Strategian kolme päälinjausta ovat kasvattaa sataman toimintaa, vahvistaa logistiikan ja teollisuuden klustereita sekä yhdistää satama kaupunkiympäristöönsä. Strategisten linjausten toteutumiseen vaikuttavat kilpailukyky ja operatiivinen tehokkuus, teknologinen kehitys ja digitalisaatio, ensiluokkainen ympäristönsuojelu, luotettava ja aktiivinen satamayhteisö, satamaorganisaation kumppanuus alueella toimivien kehittyvien yritysten kanssa muokkaamalla sataman sisäistä käyttäytymiskulttuuria sekä allianssit yritysten, järjestöjen ja laitosten, kuten yliopistojen kanssa. (Plan Estratégico 2025, Puerto de Sevilla 2020.)

Strategiset tavoitteet nivoutuvat yhteen edellä mainittujen päälinjausten ja vision kanssa. Niistä nostettakoon esiin opinnäytetyön aiheena oleva urbaani satamahanke, johon

halutaan sisällyttää vapaa-ajan vietoille, kulttuurille ja matkailulle omat alueensa. Mainittakoon myös logistiikan ja teollisuuden klustereiden vahvistaminen sallimalla niille lisäalueita satamasta sekä sataman aseman parantaminen hyväksikäyttäen Guadalquivir E 60.02 -vesiväylän maksimikapasiteettia, optimoimalla sataman kautta liikkuvan tavaran logistisia kustannuksia ja digitalisaation kehittämistä. Jotta Sevillan satama pystyisi vahvistamaan asemaansa Andalusian logistisena porttina Kanariansaarille, olisi sen pystyttävä pitämään kiinni markkinaosuuksistaan. (Plan Estratégico 2025, Puerto de Sevilla 2020.)

## **6.2 Sevillan sataman viralliset lehdistötiedotteet liittyen sataman ja kaupunkiympäristön yhdistämiseen**

Tutkiessani maaliskuussa 2020 Sevillan satamaorganisaation sivuja löysin sieltä heidän omia tiedotteitaan jo toteutuneista ja toteutumassa olevista projekteista mukaan lukien urbaanista satamaympäristö -hankkeesta. Lisäksi sataman PR-vastaava ja viestintäpäällikkö Victoria Pineda vastasi satamaan lähettämäni sähköpostiin ja välitti minulle samoja tiedotteita ja kehotti lisäksi tutustumaan lähettämäänsä Sevillan sataman strategiseen suunnitelmaan 2025 (Pineda 2.4.2020). Sain samalla itselleni vahvistuksen siitä, että jo löytämäni lehdistötiedotteet olivat sataman viimeinen virallinen tiedonanto sataman ja kaupunkiympäristön yhdistämiseen liittyen. Esitin viestintäpäällikölle huhtikuussa 2020 vielä tarkentavia kysymyksiä siitä, käsittelivätkö löytämäni Internet artikkelit varmasti samaista urbaania satamahanketta ja mitä satama-alueita hanke tarkalleen ottaen koski. Hän ei kuitenkaan koskaan vastannut minulle, joten etsin itse lisää uutisia Internetistä saadakseni vastauksia minua askarruttaneisiin kysymyksiin.

Virallisia tiedotteita on kolme kappaletta vuosilta 2019 ja 2020 ja niistä viimeisessä on kerrottu myös suunnittelukilpailun toiseen vaiheeseen päässeiden yritysten toteutuneista projekteista urbaanien satamaympäristöjen yhteydessä ympäri maailmaa. Joten vaikka Sevillan urbaanin satamaympäristön suunnittelukilpailun ratkaisua joudutaan vielä odottamaan, saa näistä jo toteutuneista projekteista hieman osviittaa tulevista.

Elokuussa 2019 Sevillan satama julkaisi lehdistötiedotteen, jossa Sevillan satamaorganisaation kerrotaan aloittaneen julkisen tarjouskilpailun sataman ja kaupunkiympäristön yhdistämissuunnitelman toteuttamiseksi. Tarjouskilpailun kohteena ovat Muelle Tablada -laiturin ja Avenida de las Razas -kadun alueet, joille halutaan erilaista kaupungin asukkaita ja matkailijoita kiinnostavaa liiketoimintaa, kuten kulttuuriaktiiviteetteja sekä ankkurointimahdollisuus risteilijöille ja huvijahdeille nykyisen Puerto Delicias -, ja Nueva York -laitureiden lisäksi. Avenida de las Razas -kadun ja Muelle Tablada -laiturin välissä on kehityssuunnitelmissa otettava huomioon vuoden 1929 Iberoamerikkalaiseen maailmannäyttelyyn rakennettujen koristeellisten varastojen ja

nostureiden teollisuushistoriallinen arvo. Itse rakennelmat tulisivat virkistystoiminnan ja kaupallisen toiminnan käyttöön. Muutoshankkeen taustalla on halu parantaa sataman ja kaupungin yhteisöllisyyttä, mikä takaisi sataman toimintojen integroimisen urbaaniin ympäristöön. Tarkka muutostyön kohteena oleva alue rajoittuu pohjoisessa Muelle Delicias -laituriin, lännessä Muelle Tablada -laiturin satamakanavaan, etelässä Puente Centenario -siltaan ja idässä Avenida de las Razas -katuun. (Puerto de Sevilla 6.8.2019.)

Tarjouskilpailun voittava yritys tulee osallistumaan sataman eri toimijoiden yhteistyöhön, kaupungin asukkaiden osallistamisen suunnittelutyöhön, sataman toimintaan vaikuttavien taloudellisten ja yhteiskunnallisten kokonaisuuksien hallintaan sekä sataman alueiden hallinnon kehittämiseen yksityisen ja julkisen sektorin toimesta. Teknisten määräysten ehdot määrittelevät, että valitun yrityksen tulee koostua eri alojen ammattilaisista. Laatutakuun varmistamiseksi projektin työryhmässä on oltava asiantuntijoita seuraavilta aloilta: kaupunkisuunnittelu, kaupunki-infrastruktuuri, arkkitehtuuri, satamatoiminnot, ympäristö, liikkuvuus, kiinteistö-, ja rakennusala, rahoitusala, juridiikka ja viestintä. Itse suunnittelutyön arvioitiin kestävän ennen koronaviruspandemiaa kolmisen vuotta. Suunnittelu ja toteutus oli jaettu neljään eri vaiheeseen: viitekehyksen eli keskeisten tekijöiden ja niiden välisen suhteen tutkiminen ja analysointi, lopullisen suunnitelman laatiminen, tarvittavien asiakirjojen toimitus ja käsittely sekä varsinaisen rakennustyön toteutus. Tarjouskilpailun ja suunnittelutyön kustannusten arvioitiin olevan 550 000 euroa ilman arvonlisäveroa. (Puerto de Sevilla 6.8.2019.)

Tarjouskilpailun ensimmäisen vaiheen suunnitelmat tulivat olla arvioitavina 30.9.2019 mennessä. Arviointikomiteassa olivat osallisina Sevillan satamaorganisaatio, valtion keskushallinto valtion satamaorganisaation kautta, Andalusian keskushallinnon infrastruktuurista, liikkuvuudesta ja aluehallinnosta vastaava valtuutettu, Sevillan kaupungin kaupunkisuunnittelun johto ja kansainvälinen satamien ja kaupunkien yhteistyöjärjestö RETE. Muutostyön kohteena olevan alueen tonttien uudelleen kaavoittaminen etenee vaiheittain. Avenida de las Razas -kadun itälaidalla lähellä Avenida de la Reina Mercedes -katua olevat tontit tulevat julkiseen huutokauppaan vuoden 2019 loppuun mennessä ja ne on tarkoitettu liiketoiminnalle ja aktiviteeteille kuten modernille teknologialle, hallinnolle, kaupankäynnille ja virkistystoiminnalle. Sevillan satamaorganisaation tavoitteena on luoda kaupungin asukkaille paras näköala Guadalquivir-joelle. On tarkoitus, että uudessa urbaanissa satamaympäristössä eläisivät ja innovoisivat yhdessä teknologiateollisuuden yritykset, hotellit, virkistys- ja viihdeteollisuus ja viheralueet. Muutostyön länsilaidalle Muelle Tablada -laiturin alueelle on Andalusian keskushallinto huhtikuussa 2019 sallinut kaavamuutoksen aiemmin teollisuuskäyttöön tarkoitetuille tontille. Tämä tarkoittaa sitä, että tiettyjä sataman säiliövarastoja on voitu siirtää huomattavasti etelämmäksi lähelle sataman sulkuporttia eli

Puente Centenario -sillan eteläpuolelle. Dársena del Cuarton alueelle oltaisiin siirtämässä viljojen, lannoitteiden, rauta-, ja terästeollisuuden tuotteiden sekä metalliromun käsittely. (Puerto de Sevilla 6.8.2019.)

Lokakuussa 2019 Sevillan satama julkaisi lehdistötiedotteen, jossa se ilmoitti saaneensa 14 tarjousta suunnittelukilpailuun sataman ja kaupungin yhdistämisestä. Niin espanjalaisia kuin ulkomaalaisia arkkitehtuuri-, insinööri-, ja konsultointitoimistoja osallistui suunnittelukilpailuun. Suunnittelukilpailuun osallistuneet yritykset olivat Deloitte Consulting; Ayesa Ingeniería y Arquitectura; Ove Arup & Partners; Territorio y Ciudad; UTE Sener Ingeniería y Sistemas; KPMG Asesores; Junquera Arquitectos; Eddea Arquitectura Y Urbanismo; Idom Consulting, Engineering, Architecture; UTE Centro de Estudios de Materiales y Control de Obra; LKS Ingeniería, S. Coop; Batlle i Roig Arquitectura; UTE Arcadis España, Design & Consultancy y Factoria, Arquitectura y Urbanismo; Cue Arquitectura y Abogados; Gestión Integral del Suelo; ja Ezquiaga Arquitectura Sociedad y Territorio. (Puerto de Sevilla 1.10.2019.)

Tammikuussa 2020 Sevillan satama julkaisi lehdistötiedotteen, jossa ilmoitettiin että neljä suunnittelukilpailuun osallistuneista yrityksistä oli valittu kilpailun toiseen vaiheeseen. Edellä mainittu arviointikomitea pisteytti korkeimmalle yritykset Ove Arup & Partners, Deloitte Consulting, Junquera Arquitectos y Estrada Port Consulting ja Eddea, Arquitectura y Urbanismo. Valituilla yrityksillä on kokemusta urbaanin ympäristön strategisista muutosprojekteista ja niillä on teknistä osaamista sekä yhteistyökumppaneina moniosaajia kaupunkisuunnittelun, arkkitehtuurin, satamatoimintojen, kaupunkien infrastruktuurin, ympäristön, viestinnän ja juridiikan osa-alueilta. Sevillan satamaorganisaation presidentti Rafael Carmona sanoi olevansa tyytyväinen kaupungin ja sataman yhdistämisprojektin herättämästä mielenkiinnosta ja siitä, että kaikki tarjoukset olivat ensiluokkaisia ja laadukkaita. Seuraavaksi alkavassa valintaprosessin toisessa vaiheessa arviointikomitea neuvottelee neljän valitun yrityksen kanssa sopimuksen tarkasta sisällöstä sekä sopimuksen taloudellisesta ja teknisestä ulkoasusta. Suunnittelukilpailun toiseen vaiheeseen päässeillä yrityksillä on näyttöä kaupunkien ja satamien yhdistämisprojekteista. Valituilla yrityksillä on kokemusta Espanjassa Málagaassa vuonna 2011 valmistuneesta El Palmeral de las Sorpresas ja Santanderissa vuonna 2024 valmistumassa olevasta jättiprojektista La Bahía Sur de Santander sekä Taiwanin toiseksi suurimmassa kaupungissa Kaohsiungissa 2015 valmistuneesta Merellisestä kulttuurikeskuksesta. (Puerto de Sevilla 10.1.2020.)

### 6.3 Internetin artikkelit liittyen Sevillan sataman ja kaupunkiympäristön yhdistämiseen

Tässä kappaleessa avaan sisältöä Internetin viime vuosien uutisoinnista liittyen sataman ja kaupungin yhdistämisprojektiin. Keräsin uutisista tietoa, jossa saattaa olla päällekkäisyyksiä aiemmin samassa luvussa käsiteltyjen Sevillan sataman strategisen suunnitelman tai satamaorganisaation antamien lehdistötiedotteiden kanssa.

Tarkoitukseni ei kuitenkaan ole toistaa samoja faktoja vaan tuoda esille niistä välittyvää uutta näkökulmaa sekä saada lisäselvityksiä ja tarkennuksia. Viime vuosina julkaistua tietoa oli parhaiten saatavissa Internetin artikkeleista, ottaen huomioon, että Sevillan sataman omia lehdistötiedotteita on luettavissa ainoastaan muutama keväästä 2019 lähtien. Näin ollen Internetin artikkeleiden uutiskynnyksen ylittävät vähäisetkin asiat antavat lisäaspektia tutkimukseen. Artikkelit ovat esiteltyinä kronologisessa järjestyksessä.

Nauticainfo-sivusto kertoi, että tammikuussa 2018 Sevillan satamaorganisaatio julkaisi uuden sataman alueiden ja toimintojen rajaamishdotuksen. Dokumentti on alkuperäiseltä nimeltään DEUP Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Siinä määritetään sataman eri alueiden odotettavissa olevia käyttötarkoituksia. Osa alueista on tarkoitettu satamatoiminnoille ja osa sataman ja kaupungin vuorovaikutukselle. Dokumentti rajaa 93,5 prosenttia alueista kaupallisille sekä purjehdukseen ja huviveneilyyn tarkoitetuille satamatoiminnoille. Tähän pinta-alaan kuuluvat satamalaiturit, terminaalit, rautatieyhteydet ja logistiset toiminnot sisältäen varastoinnin. Samaten dokumentti osoittaa jäljellä olevan 6,5 prosenttia sataman ja kaupungin yhdistämishankkeelle, jossa tullaan kehittämään kaupunkisuunnitteluun luontaisesti kuuluvia aktiviteetteja, vaikka perinteiset satamatoiminnot kuten risteilijät ja muu vapaa-ajan veneily sisältyvätkin tähän osioon. DEUP-dokumentin mukaan kaupunkisuunnittelun käsittelyn piiriin kuuluu jo kaupunkilaisille avoimen Puente Delicias -laiturin ravintola-, ja muun virkistystoiminnan käsittävä alue sekä Puente de las Delicias -sillalta Dársena del Batán -laiturille ulottuva alue. Myös Muelle Tablada -laiturin jatkeena etelässä olevaa aluetta, jossa säilytetään vanhaa Puente de las Delicias -laiturin tilalla ollutta rautaista laituria ehdotetaan sisällytettäväksi uuteen urbaaniin satamaympäristöön. Sevillan sataman luonnollinen kehitys siirtää sataman perinteistä operatiivista toimintaa etelämmäksi, vapauttaen lähempänä kaupungin keskustaa olevat alueet asukasystävällisempään käyttöön. Dokumentissa määritellään urbaanille satamaympäristölle varattavan noin 100 000 neliömetrin alue Avenida de las Razas - ja Avenida del Guadalhorce -katujen alueella. (Nauticainfo 4.1.2018.)

Sevillalainen sanomalehti ABC ilmoitti toukokuussa 2018, että Sevillan satamaorganisaatio on hyväksynyt rakennushankkeen Gualdalquivir-joen länsirannalla

Remedioksen kaupunginosassa. Jardín de las Cigarreras -projekti käsittäisi joen varteen rakennettavan kävelyreitit, virkistysalueen ja maanalaisen parkkihallin. Alue kuuluu sataman ja kaupungin yhdistämishankkeeseen itärannalla olevan Muelle Tablada -laiturin kanssa. Remedioksen kaupunginosa saa samalla uuden viheralueen, näköalapaikan joelle ja ulkoilmassa olevia urheilu-, ja viihdealueita. Sevillan kaupungin hallinto neuvottelee parhaillaan rakennusaikataulusta, jonka yksityiskohtien uskotaan tarkentuvan vuoteen 2019 mennessä. Sevillan satama on halunnut edistää hanketta luovuttamalla sen käyttöön satamassa katutasossa olevan matkailuautoparkin. Samaan sataman kehitysprojektiin kuuluvan Sevilla Park -auditorion rakennuttaminen samaiselle joen länsirannalle halutaan alkavan maaliskuussa 2019. Toisella puolella pohjoisempaan Muelle Delicias -laiturilla sijaitsevan Sevillan akvaarion laajennusosan uskotaan olevan toiminnassa vuoden 2018 lopussa. Laajennusosa sisältää noin 500 neliömetrin alueella 250 hengen auditorion, mahdollisuuden järjestää tapahtumia ja konferensseja sekä uuden Amazonin sademetsän lajeja sisältävän akvaarion. Uusia ravintoloita on myös avautumassa Puerto Delicias -matkustajaterminalin yhteyteen. (ABC de Sevilla 18.5.2018.)

Sevillalainen sanomalehti ABC kertoi heinäkuussa 2018, että Arkkitehtitoimisto Noon on esittänyt tarkat suunnitelmat sataman länsirannalle Remedioksen kaupunginosaan rakentavalle virkistysalueelle. Investoinnin suuruus on 25 miljoonaa euroa. Maanalaiseen parkkihalliin tulee tilat 360 autolle ja viheraluetta tulevat rajoittamaan kaksi enintään nelikerroksista rakennusta, joista ensimmäinen sisältää urheilulle omistettuja tiloja, ravintoloita ja viihde-elämää. Toisen julkisivu ja katto tulee olemaan ikään kuin viheralueen jatkona kasvillisuuden peitossa ja sinne suunnitellaan tilat tapahtumien järjestämiseen. Tämä 16 000 neliömetrin suuruinen Jardín de las Cigarreras -hanke tulee sijaitsemaan Sevillan sataman omistamalla alueella ja 80 prosenttia siitä on tarkoitettu vihersuunnittelulle, täsmentää Rafael Lario, yksi hankkeen arkkitehteistä. Alueelle tullaan istuttamaan kotoperäisiä vähän kastelua vaativia lajeja ja viheralueella kulkevaa kävelyreittiä tullaan jatkamaan tulevaisuudessa Puente Remedios -sillan alitse kaavoitusmuutosten sen salliessa. Virkistysaluehanke on suunniteltu maastoltaan tasaiseksi ja se tulee soveltumaan hyvin liikuntarajoitteisille. Arkkitehtitoimisto Noon arvelee rakennustöiden alkavan lokakuussa 2018 ja niiden kestoksi 18 kuukautta. Lupa-asioita on vielä kesken satamaorganisaation ja Sevillan kunnan kanssa. Kun raskaat satamatoiminnot siirtyvät etelämmäksi lähelle sataman sulkuporttia ja Dársena del Cuarto -laituria, vapautuvat pohjoisemmat osat kaupunkilaisten vapaa-ajan käyttöön, tarkennettiin satamaorganisaation puolelta. (ABC de Sevilla 18.7.2018.)

Sevillalainen sanomalehti ABC vertasi huhtikuussa 2019 Sevillan sataman projektia Málagan El Palmeral de las Sorpresas -hankkeen Muelle Uno -laiturin alueeseen, johon



siis keskittyä alueen ravintola-, ja yöelämä. Sevillassa myös huvivenesatama rakentuisi samalle kehitettävälle alueelle. Lehden mukaan Sevillan sataman ja kaupungin keskustan yhdistämistä on suunniteltu tuloksetta jo yli kaksikymmentä vuotta. Suunnitelmaan kuuluu Muelle Tablada -laiturin alueen Avenida de las Razas-, ja Guadalhorce- katujen hallien ja varastorakennusten kunnostus kaupalliseen ja viihdekäyttöön, kuten satamaorganisaation presidentti Rafael Carmona kertoi lehdelle. Niin vastapäiselle rannalle suunnitellun Sevilla Park -auditorion kuin Muelle Tablada -laiturin virkistyskäyttöprojektin rakennustöiden tulisi alkaa kahden vuoden sisällä, täsmensi Rafael Carmona ABC:lle.

Uuden urbaanin satamaympäristön päälinjat ovat olleet esillä virallisesti jo satamaorganisaation edellisen presidentin Manuel Gracian aikana laaditussa strategisessa suunnitelmassa vuoteen 2025 mennessä. Toteutuakseen projektin on saatava niin julkista kuin yksityistä rahoitusta ja asian etenemistä hidastavat sataman isot velat vuonna 2010 valmistuneen uuden sulkuportin johdosta. Toisaalta projektin toteuttamista kuitenkin helpottaa Avenida de las Razas -kadun itäpuolella parkkipaikkoina tai joutomaana olevat tontit, jotka eivät kuulu sataman hallintaan ja ne olisi presidentti Rafael Carmonan mukaan helppo myydä suoraan ilman hallinnollisia luovutusprosesseja. Tonttien myynnillä voisi rahoittaa niin sataman urbaania muutoshanketta kuin kauppasataman operatiivista toimintaa. (ABC de Sevilla 13.4.2019.)

Huvivenesatama pienemmille veneille rakentuisi Sevilla Park -kompleksin rantaan ja isoille jahdeille vastakkaiselle rannalle Muelle Tablada -laiturille ja tällä tavoin venepaikkojen määrä kasvaisi nykyisestä. Esimerkkinä on käytetty Málaga Muelle Uno -laituria, kertoi presidentti Rafael Carmona. Sevillan nykyinen purjehdusklubi sijaitsee Feria-alueen rannalla Muelle Delicias -laiturilla olevaa Sevillan akvaariota vastapäätä. Avenida de las Razas -kadun vuoden 1929 Iberoamerikkalaiseen maailmannäyttelyyn rakennettujen teollisuushistoriallisesti arvokkaiden varastorakennusten kunnostus olisi ensisijaista. Tällä hetkellä niitä vuokrataan lyhytaikaisilla vuoden mittaisilla sopimuksilla toimistoiksi tai juhlien järjestämiseen. Vuokralaisina on muun muassa ammattijärjestöjä ja vuokralaiset voivat toki jäädä, jos heidän toimintansa on tilojen uusien käyttötarkoitusten mukaista, kertoi Rafael Carmona. Avenida del Guadalhorce -kadusta tulee kävelykatu, kuten El Palmeral de las Sorpresas Málagaassa, ja sen ja satamalaiturin välissä olevat hallirakennukset ovat myös tulossa virkistyskäyttöön. (ABC de Sevilla 13.4.2019.)

El Vigía-sivusto tiedotti huhtikuussa 2019, että Sevillan satamaorganisaation presidentti Rafael Carmona oli neuvotellut Sevillan kaupunginjohtajan Juan Espadasin sekä Andalusian keskushallinnon puheenjohtajuudesta, maataloudesta ja kehityksestä vastaavien valtuutettujen, Elías Bendodon, Carmen Crespon ja Marifrán Carazon, kanssa. Kokouksessa oli käsitelty Sevilla Park -projektin uudelleen käynnistämistä. Kyseessä on Batán Norte -laiturin puolelle eli sataman länsilaidalle rakennettavasta

virikistyskeskuksesta, joka käsittää auditorion konserttien ja urheilutapahtumien järjestämistä varten. Alueella tulee lisäksi olemaan laajoja viheralueita, kaupankäyntiin, matkailuliiketoimintaan, majoitukseen, ravitsemukseen ja liikkumiseen liittyviä palveluita. Elías Bendodo Andalusian keskushallinnosta korosti, että heidän tekemänsä ympäristöraportit Sevilla Park -alueen toteutumiseksi on jo viimeistelty ja ne ovat myönteisiä. Raportit ovat maanviljelys-, karjanhoito-, kalastus-, ja kestävän kehityksen sektoreiden hyväksymiä. Andalusian hallitus on muuttanut ympäristösyistä Sevillan kaupunkisuunnittelun Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) -dokumentin sisältöä niin, että hiilivetyä varastoivan Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) -yrityksen tontit hyväksyttäisiin teollisuusalueeksi ja että Batán Norte -laiturin pohjoisosa vahvistettaisiin yhteensopivaksi vähittäiskaupan ja uuden satama kaupungissa -projektin kanssa. Tämä kaikki sisältyisi suunniteltuun 465 622 neliömetrin alueeseen, josta Batán Norte -laiturin osuus uutena urbaanina satamaympäristönä olisi 270 000 neliometriä. Jäljelle jäävä alue säilyttäisi satamatoiminto-, logistiikka-, ja teollisuusaktiiviteettinsa. Sataman itärannalla Muelle Tablada -laiturilla sataman ja kaupungin muutosprosessi asukasystävällisemmäksi käsittäisi sataman toimintoja ja alueita rajaavan DEUP -dokumentin mukaan 100 000 neliömetrin alueen sisältäen varastotilat Avenida de las Razas-, ja Guadalhorce -kaduilla. Tällä tavoin alueella käsiteltävien tuotteiden, kuten viljojen, rauta-, ja terästeollisuuden tuotteiden, lannoitteiden ja metalliromun käsittely siirtyisi Dársena del Cuarto -laiturin alueelle etelämmäksi, johon rakennettaisiin monikäyttöterminaali multimodaaliyhteyksillä. (El Vigía 16.4.2019.)

Europa Press -uutissivusto kertoo artikkelissaan 17.2.2020, että satamasta tulleen tiedon mukaan Avenida de las Razas -kadun varastorakennuksia korjattaisiin 400 000 eurolla vuoden sisällä. Peruskorjaukset sisältäisivät muun muassa betonipilareiden vahvistamisen, lattiapäällysteiden uusimisen ja tukipalkkien halkeamien paikkaamisen. Sillä aikaa kun viralliset tahot käsittelevät alueen kaavamuutoksia yhdistääkseen sataman ja kaupungin, Sevillan satamaorganisaatio haluaa edetä edellä mainittujen varastojen korjaushankkeessa. (Europa Press 17.2.2020.)

Cadena Ser -radiokanava julkaisi 6.3.2020 uutisen lausunnosta, jossa käsiteltiin urbaanin satamaympäristö -projektiin kuuluvan Sevilla Park -auditorion ja viihdekeskuksen kohtaloa. Satamaorganisaation presidentti Rafael Carmona esitti lausunnossa vahvat epäilynsä rakennuttajien nykyisestä kiinnostuksesta Sevilla Park -hankkeeseen. Projektin johtaja Manuel Saucedo kuitenkin vakuutti, että projekti etenee ja että yhteiset neuvottelut järjestetään silloin kun satamaorganisaatiolle käy. Satamaorganisaation presidentti Rafael Carmona on halunnut osapuolet kokouspöydän äärelle lokakuusta 2019 lähtien. Hallinnollisesti on tehty suuria ponnistuksia kaavoituksessa, jotta sataman hiilivetyä varastoivan Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) -yrityksen säiliöt on saatu

siirrettyä etelämmäksi lähemmäs sulkuporttia ja kauemmas urbaanin satamaprojektin tieltä. Rafael Carmona haluaisi samaan neuvottelupöytään sijoittajat ja rakennuttajat, jotta rakentamisen aloittaminen ja siihen liittyvät kulut saataisiin selville. 600 miljoonan euron budjetista 60 miljoonaa olisi suunnattuna auditorion rakentamiseen. Sevilla Park -projektin lupien käsittely alkoi vuonna 2012 ja tällä hetkellä kaikki hallinnollisten lupien pitäisi olla kunnossa. (Cadena Ser 6.3.2020.) Sevilla Park -kompleksi on siis suunnitteilla uudistushankkeen keskiössä olevan Muelle Tablada -laiturin vastapäiselle länsirannalle Batán Norte -laiturin alueelle.

## **7 Uusien virkistysmahdollisuuksien tarpeen ja satamatoimintojen ympäristövaikutusten selvittäminen urbaania satamahanketta varten**

Sevillan sataman uudistusprojektin kohdalla voidaan jo puhua suurhankkeesta, vaikka projekti ei olekaan vielä rakennusvaiheessa. Se on yksi sataman nykyisen strategian linjauksista ja kuten edellä olevasta aineistosta käy ilmi, monitahoista hanketta suunnitellaan ja kaavoitetaan tosissaan. Yhteiskuntavastuun velvoittamana yritysten olisi hyvä sisällyttää liiketoimintaansa yhteiskuntaan ja ympäristöön myönteisesti vaikuttavia tekijöitä. Tämä tarkoittaa muun muassa yrityksen kaikkeen toimintaan liittyvien toiminnallisten ja taloudellisten riskien ennakoimista ja vähentämistä pidemmälle kuin lait ja määräykset vaativat. Tosiasia kuitenkin on, että Sevillan kauppa- ja matkustajasataman kannattava toiminta, ympäristönsuojelu ja asukasystävällinen satama joutuvat tekemään tulevaisuudessa kompromisseja voidakseen toimia hyvässä yhteisymmärryksessä.

### **7.1 Sevillan sataman uudistusprojektin tarpeellisuus kaupungissa, jossa on jo runsaasti puistoalueita, ostos- ja viihdetarjontaa sekä näyttävää arkkitehtuuria.**

Lähtisin ensimmäiseksi liikkeelle siitä, että Sevillassa on järjestetty kaksi maailmannäyttelyä; jo useaan kertaan opinnäytetyössä mainittu Espanjan, Latinalaisen Amerikan, Yhdysvaltojen, Brasilian ja Portugalin hyvää yhteishenkeä kuvannut Iberoamerikkalainen maailmannäyttely vuonna 1929 ja vuonna 1992 pidetty Espanjan löytöretkien aikakautta ja niiden 500 vuoden historiaa ylistänyt Expo92. Maailmannäyttelyiden ansiosta kaupunki on saanut valtavasti infrastruktuuria ja arkkitehtuuria, mikä on verrattavissa Espanjan Imperiumin Sevillan kulta-ajan luomuksiin 1500-1700 -luvulta. Merkittävimpinä asukasviihtyvyyttä lisänneinä rakennelmina vuodelta 1929 mainittakoon arkkitehtonisesti arvokkaat Plaza de España -aukio kanaaleineen ja soutuveneineen sekä näyttelyyn osallistuneiden maiden palatsimaiset näyttelypaviljongit ympäri kaupunkia, teatteri Lope de Vega, hotelli Gran Hotel Alfonso XIII, Heliopoliksen asuinalue ja nykyinen Real Betis -jalkapallojoukkueen kotistadioni Benito Villamarín. Expo92 -maailmannäyttelyyn valmistuivat muun muassa teatteri ja oopperatalo Teatro de la Maestranza, Espanjan vilkkaimpiin juna-asemiin kuuluva Santa Justa, Espanjan AVE-luotijunaverkoston ensimmäinen yhteys Sevilla-Madrid, kehätie SE-30 Guadalquivir-joen ylittävät sillat Puente del Alamillo ja Puente del Centenario, joista Puente del Centenario on ollut koko olemassaolonsa ajan ruuhkainen vähäisten kaistojensa takia, sekä varsinaisella näyttelyalueella kaupungin länsilaidalla Isla de la Cartujalla uusiokäytössä olevat tiede- ja teknologiapuisto Parque Científico y Tecnológico Cartuja ja tutkimusmatkojen hengessä rakennettu huvi-, ja vesipuisto Isla Mágica.

Kaupungissa on lisäksi huima määrä erityyppisiä puistoalueita, matkailunähtävyyksiä, ostos-, ja viihdekeskuksia, tavarataloja ja muita vähittäiskauppoja. Puistoista nostettakoon esiin jo luvussa viisi mainittu Parque María Luisa sekä keskustan Jardines del Murillo ja Prado de San Sebastian sekä kaupungin länsilaidalla oleva Isla de la Cartujan alueen valtava Parque del Alamillo. Edellä mainittuun Expo92-maailmannäyttelyn moderniin arkkitehtuuriin lisättäköön esimerkiksi vuonna 2011 valmistunut valtava Metropol de Sevilla –”puinen sienirakennelma” joka antaa varjoa keskustan Plaza de la Encarnación-aukiolle ja kätkee alleensa modernin kauppahallin. Kaupungin historialliset päänähtävyydet ovat maailman suurimmaksi katedraaliksi kutsuttu Sevillan katedraali ja sen maamerkki La Giralda-kellotorni sekä aikaisemmissa luvuissa mainitut arabipalatsi ja puistoalue Reales Alcázeres de Sevilla ja siirtomaakauppakamari Real Archivo de Indias.

Espanjassa tyyli on se, että isoon kaupunkiin vievien useiden pääväylien varteen rakennetaan ostoskeskuksia tai keskittymiä erilaisia kauppoja, oikea shoppailijan taivas. Esimerkiksi naapurimaissa Italiassa ja Portugalissa en ole huomannut samaa ilmiötä yhtä suuressa mittakaavassa. Tällainen ostoskeskittymä voi pitää sisällään esimerkiksi Carrefourin muine vähittäiskauppoineen ja ravintoloineen, Decathlonin, El Corte Inglésin, Lidlin, Aldin, Macdonaldsin ja Burger Kingin tai espanjalaisia pikaruokaravintoloita. Sevillan kaupungin uusimmat varsinaiset ostoskeskukset ovat viime vuosina valmistuneet länsiosassa oleva 180 metrisen tornirakennuksen yhteyteen rakennettu taivasalla oleva Torre Sevilla ja etelässä oleva keinotekoisien järven ympärille rakennettu ekoystävällinen Lagoh.

Kaupungissa on jo nykyisellään valtavasti mahdollisuuksia ajanvietolle. Toki tulevaa palveluiden tarvetta arvioitaessa esimerkiksi Sevillan satamassa tulee ottaa huomioon, että Sevillan kaupungissa on asukkaita melkein 700 000, metropolialueella lähes 2 miljoonaa ja Sevillan kaupunkia ympäröivät tiheästi asutut kylät käyttävät myös ahkerasti pääkaupunkinsa palveluita. Lisäksi on korostettava, että vuonna 2019 Sevillassa kävi 4,2 miljoonaa matkailijaa, joka tarkoittaa, että kaupunki on kolmantena matkailijoiden määrässä heti Madridin ja Barcelonan jälkeen. (20 minutos 23.1.2020; ABC de Sevilla 21.5.2019.) Kaupungin maamerkkien lisäksi sinne houkuttelee matkailijoita koko Espanjan tunnetuin pääsiäisviikko Semana Santa de Sevilla ja huhtikuun suuri juhla Feria de Abril. Kokonaisuudessaan Andalusiain itsehallintoalue on tunnettu juhlistaan, jotka alkavat jo ennen pääsiäistä karnevaalien muodossa ja loppuvat vasta syys-lokakuussa kaupunkien ja kylien omiin juhlallisuuksiin, ferioihin.

## 7.2 Perinteisten satamatoimintojen ympäristövaikutukset urbaanin satamaympäristön asukasystävällisyyteen

Sevillan sisämaan satama-alue erottuu muista espanjalaisista meren rannalla olevista kauppa- ja matkustajasatamista sillä, että sataman operatiivinen toiminta keskittyy Guadalquivir-joen varrelle. Satamaliikenne saastuttaa suhteessa enemmän tällaista suljetumpaa vesialuetta ja väylää kuin esimerkiksi Atlantin valtameren rannalla olevaa vaihtuvaa vesimassaa. Ja kuten muuallakin veden äärellä, myös Sevillassa on vapaa-ajan veneilyä, kuten purjehdusta, kilpasoutua ja melontaa niin kanooteilla kuin surffilautoilla. Tällainen virkistystoiminta ja tulevaisuuden urbaani sataympäristö -projekti kaipaavat puhtaita vesistöä ja ympäristöä toimiakseen.

Euroopan Unionin on tarkoitus siirtää maantieliikennettä lähimerikuljetuksiin Euroopan Unionin sisällä. Syinä tähän ovat maantieliikennettä pienemmät haittavaikutukset ympäristöön, maanteiden rakentamis- ja ylläpitokustannuksien vähentäminen, tietullit ja liikenteen ruuhkautumisen estäminen Euroopan Unionin sisällä. Yksi Euroopan Unionin keskeisistä periaatteista taloudellisen hyvinvoinnin lisäämiseen on tavaroiden ja ihmisten vapaa liikkuminen. Meriliikenteen haasteita taas ovat lastinkäsittelyn joustamattomuus, tuotteen vaikea seurattavuus ja luotettavuusongelmat kuljetuksessa. Meriväylillä on periaatteessa suuri liikennekapasiteetti, vaikka ruuhkautumista esiintyy satama-alueilla, kanavissa ja kapeikoissa. Käytännön muutosta lähimerikuljetuksiin ei kuitenkaan vielä ole nähtävissä vaan ainoastaan maailman isojen lastivirtojen jatkukuljetukset ja kuljetukset saarivaltioiden ja mantereiden välillä ovat kasvaneet. (Tapaninen 2019, 45-46.) Esimerkkinä tästä toimivat Kanariansaarten ja Sevillan väliset tärkeät lähimerikuljetuksen kauppareitit. Meri- ja rautatiekuljetukset pienillä tuote-erillä eivät kuitenkaan vielä ole kilpailukykyisiä verrattaessa joustaviin, nopeisiin, säännöllisiin ja tehokkaisiin maantiekuljetuksiin (Tapaninen 2019, 45-46). Ympäristövaikutuksia löytyy kuitenkin yllin kyllin ja niitä ovat esimerkiksi onnettomuudet, päästöt ilmaan, kasvihuonekaasupäästöt, ruuhkat, melu, vesien pilaantuminen, laineiden aiheuttama eroosio, laivojen lastin purkamisen ympäristö- ja terveyshaitat, biodiversiteetin väheneminen sekä luonnonvarojen kulutus. (Tapaninen 2019, 104-105.) Merenkulun turvallisuus- ja ympäristöasioita valvoo kansainvälinen merenkulkujärjestö International Maritime Organization IMO. Se on jo vuonna 1948 perustettu Yhdistyneiden Kansakuntien alainen järjestö. (Tapaninen 2019, 120.)

Suuruuden ekonomialla eli mitä suurempi kuljetuserä sitä pienemmät yksikkökustannukset, kuljetusnopeutta laskemalla ja turhia kuljetuksia poistamalla saadaan pienennettyä polttoaineenkuljetusta ja päästöjä ilmaan. Lisäksi muun muassa katalysaattoreita ja puhtaampia polttoaineita käyttämällä saadaan laivaliikenteen hiilidioksidi-, rikkidioksidi-, typen oksidi-, ja pienhiukkaspäästöjä vähennettyä. Rikkidioksidi huonontaa ilmanlaatua sekä aiheuttaa vesistöjen ja maaperän happamoitumista.

Merikuljetus on ollut rikkipäästöjen kannalta kaikkein ongelmallisin kuljetusmuoto, koska polttoaine on saanut olla puhdistamatonta ja runsasrikkistä. Maailmalla tulisi kuitenkin siirtyä rikkipitoisuudeltaan korkeintaan 0,5 % polttoaineeseen vuoden 2020 aikana. Laivaliikenteessä on mahdollista myös siirtyä nesteytettyyn maakaasuun, biopolttoaineisiin sekä aurinko- ja tuulivoiman käyttöön. Satamissa päästöjä saadaan vähennettyä kytkemällä laivoja maalla olevaan sähköverkkoon. Typen oksidit taas heikentävät ilmanlaatua, rehevöittävät vesistöjä sekä muodostavat otsonia alailmakehään. Pienhiukkaspäästöillä on haittavaikutuksia ihmisen hengityselimistöön. Koko maailman merenkulun osuus kasvihuonekaasuista on 2,5 %. Keväällä 2018 kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on hyväksynyt strategian merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämisen vähintään puoleen verrattuna vuoden 2008 tasoon vuoteen 2050 mennessä. (Tapaninen 2019, 40, 104-110.)

Laivojen ja satamien ahtauskoneiden aiheuttama melu on matalataajuista ja siksi hyvin häiritsevää. Vedenalainen ympäristö sekä väylien ja satamien maaympäristö kärsii siitä. Meluhaittoja voidaan vähentää meluvalleilla, eristämällä laivojen konehuoneita, maasähkön käytöllä, kiristämällä laivojen ja ahtauskaluston melunormeja sekä rajoittamalla laivaliikennettä ja ahtaustoimintaa ilta- ja yöaikaan. Vaaralliset lastit voivat vahingoittaa ympäristöä, omaisuutta, ihmisiä ja muita elollisia olioita. Muun muassa radioaktiivisia, hapettuvia, myrkyllisiä sekä herkästi syttyviä ja räjähtäviä aineita ei yleensä käsitellä taajamissa sijaitsevissa matkustajasatamissa. Yleisimpiä nestemäisiä vaarallisia aineita ovat öljy ja sen johdannaiset, teollisuuskemikaalit ja kasviöljyt. Esimerkiksi lääke- ja elektroniikkateollisuus, muovien, maalien ja kumien valmistus tarvitsee raaka-aineinaan näitä vaarallisia aineita. Ohjeet määräävät mitä vaarallisia lasteja laivassa voi olla samaan aikaan ja kuinka lähellä toisiaan niitä voi kuljettaa, koska osa vaatii lämmitystä, osa kylmennystä, jotkut taas syttyvät herkästi ja toiset reagoivat veden vaikutuksesta haihtumalla, kellumalla, uppoamalla tai hajoamalla. Vaaralliset aineet on jaettu luokkiin, jotta reagoiminen onnettomuustilanteissa olisi mahdollisimman selvää. (Tapaninen 2019, 113-115.)

El Mercantil -uutissivusto kertoi lokakuussa 2019, että Sevillan satamaan halutaan edistynyt tuulivoimaloiden valmistusklusteri. Satamassa toimivan GRI Renewable Industries -tehtaan johtaja Juan José Porrás painotti, että heidän tuulivoimalatuotantonsa tulee tuplaantumaan vuonna 2020 ja että juuri kasvavat tuulivoimamarkkinat ovat Sevillan sataman mahdollisuus vahvistaa asemaansa. Hän samalla tähdensi, että kasvaakseen GRI tarvitsee parannuksia infrastruktuuriin ja yhteyksiin eri satamiin. Juan José Porrás tarkensi, että Sevilla tulee pärjäämään kansainvälisessä kilpailussa hankkimalla isompia nostureita, tehostamalla sataman operatiivista toimintaa ja lisäämällä varastotiloja sekä parantamalla joen purjehduskelpoisuutta ja esteetöntä satamaan pääsyä. Mitä

tuulivoimapuistojen kasvavaan tuulimyllyjen rakentamiseen ja siirtelyyn satamassa tulee, niin Sevillan satamallahan on kokemusta isojen moduulien siirtämisestä esim. Airbusin osien kohdalla. (El Mercantil 3.10.2019.)

El Mercantil -uutissivusto tiedotti joulukuussa 2019, että Sevillan satamaorganisaation hallitus on hyväksynyt julkisen tarjouskilpailun ehdot 17 000 neliömetrin aurinkovoimalan rakentamiselle satamaan parkkialueen yhteyteen. Voimalan tulee tuottaa ainakin yksi megawatti virtaa ja parkkipaikalle on rakennettava latauspisteet ainakin viidelle sähköautolle. Aurinkovoimalan rakentaminen on osa satamaorganisaation kestävästä kehityksen strategiaa, jossa halutaan lisätä uusiutuvan energian käyttöä, vähentää hiilijalanjälkeä ja taistella ilmastonmuutosta vastaan. Samaan strategiaan kuuluvat myös merellä olevien tuulivoimaloiden ja biomassan mahdollinen käyttö energianlähteenä. (El Mercantil 12.12.2019.)

Laivat muodostavat osan tuotantokapasiteetista ja ne ovat kovan kulutuksen alla, mikä vaatii tarkkaa huoltoa ja ylläpitoa. Jopa maailman suurimpien rahtilaivojen tulee muuttaa kurssia luonnonolojen niin vaatiessa välttääkseen onnettomuuksia ja ympäristövahinkoja. (Tapaninen 2019, 119.) Itse muistan Prestige-nimisen tankkilaivan karille ajon ja uppoamisen vuonna 2002 Pohjois-Espanjassa Galician rannikolla lähellä Portugalin rajaa sekä mustan öljyisen rannikon ja eläinten puhdistamisen öljystä. Asuin tuolloin ensimmäistä kertaa Espanjassa, joskin aivan toisella puolella maata. Aloin vasta oppia espanjaa ja tulen aina muistamaan katastrofiin liittyviä sanoja kuten mustaa bitumia tarkoittavan chapapote negra, mustaa vuorovettä tarkoittavan marea negra tai poliittisen liikkeen Nunca Más, joka tarkoittaa Ei koskaan enää. Tuo nimi toki on Galician alueen vähemmistökieltä, minkä tajusin vasta myöhemmin portugalia oppineena. Käytännössä onnettomuuksissa on monesti kyse useiden eri tapahtumien sarjasta ja läheltä piti - tilanteiden analysointi auttaa estämään uusia vastaavanlaisia tilanteita. Kuten kaikessa liikenteessä, myös merenkulun onnettomuuksien suurin syy ovat inhimilliset virheet kuten väsymys, riskinotot, alkoholi, koulutuksen puute, väärät turvallisuusohjeet ja vääränlainen lastaussuunnitelma. Ympäristöstä johtuvia syitä ovat muun muassa sääolosuhteet, vedenalaiset esineet sekä huoltamattomat laivaväylät ja satamarakennelmat kuten laiturit. Myös aluksista osa voi olla huonosti hoidettuja tai liian vanhoja, mistä syystä ne voivat olla ruosteessa ja niissä esiintyy liikaa metallin väsymistä. Toki myös ohjaus voi pettää sekä ohjauslaitteet, koneen teho ja voitelu olla riittämättömiä. (Tapaninen 2019, 127-129.)

Kun laivalla ei ole lastia tai sitä on hyvin vähän, se ottaa yleensä paikallisesta vesialueesta painolastivettä vakauttajaksi. Painolastivesi pitää sisällään tulokaslajeja, kuten kasveja, eliöitä ja bakteereja, jotka uusille elinalueille kulkeutuessaan voivat tuhota paikallista eliökantaa sekä aiheuttaa tuhoa voimalaitoksille, vesilaitoksille ja kalastukselle.



Painolastivesien käsittelylaitteistot tulee asentaa laivoihin viimeistään syyskuussa 2022. Siihen asti painolastivesiä vaihdetaan matkan aikana, jotta vieraslajit eivät kulkeutuisi rannikolta rannikolle. Toki myös esimerkiksi ultraviolettivalon ja otsonin avulla tuhotaan vesien eliöitä. Laivojen pohjia pieneliöiltä suojaavia myrkyllisimpiä maaleja on viime vuosina kielletty. Nimittäin myös pohjiin kiinnittyy pieneliöitä ja ne hidastavat vauhtia sekä nostavat polttoaineen kulutusta. (Tapaninen 2019, 111-112.) Varsinkin matkustajalaivoissa syntyy ihmisten tuottamia jätevesiä, jotka rehevöittävät vesistöä. Kansainvälisten säädösten mukaan käymäläjätevedet voi päästää jopa käsittelemättöminä mereen, mutta tietyllä etäisyydellä rannikosta. Suihku- ja pesuaitaiden vesille ei ole olemassa säädöksiä. Rahtilaivojen lastiruumien haitalliset lastijäämät ja pesuvedet on kuitenkin pitänyt vuodesta 2013 jättää satamiin. (Tapaninen 2019, 110 ja 113.) Pohjan sedimentit, vedenlaatu, pohjaeläimet, vesikasvillisuus, kalat sekä meriympäristöstä riippuvainen luonto kuten lintulajit kärsivät meriliikenteestä ja satamatoiminnasta. Vaikutukset syntyvät jo pelkästään satamarakenteiden teosta, sataman ja alusten päästöistä, alusten potkurivirroista sekä ruoppauksesta ja ruoppausmassojen sijoittamisesta. Tämän takia jopa kokonaisia lajeja saattaa hävitä, haitta-aineita levitä pohjasedimenttien sekoittuessa ja niiden takia hormonihäiriöiden lisääntyminen voi olla yleistä. (Tapaninen 2019, 113.)

Guadalquivir-joen syväruoppaus ollaan haluttu tehdä, jotta isommat matkustaja- ja rahtilaivat pystyisivät purjehtimaan Sevillan satamaan, toki kyse ei ole valtamerien suurimmista tankkilaivoista tai esimerkiksi 4000 matkustajan risteilijöistä. Isompien alusten saapuminen tarkoittaisi tulevan sataman ja kaupungin yhdistämisprojektin alueella suurempia päästöjä ilmaan ja veteen, suurempaa määrää melua ja vakavampien onnettomuuksien vaaraa. Itse syväruoppaus on tällä hetkellä jäissä Sevillan satamaan johtavan vesiliikenneväylä E 60.02 alussa olevan Coto de Doñanan kansallispuiston kosteikkojen suojelemisen takia, kuitenkin koko joen ylläpitoruoppaus aiotaan toteuttaa. Olen seuraavassa suomentanut ruoppaukseen liittyvien uusiempien uutisten pääkohdat.

El País -lehti kertoi heinäkuussa 2019, että korkein oikeus on lopullisesti kumonnut 2000-luvun alussa alkaneen hankesuunnitelman Guadalquivir-joen syväruoppauksesta, mikä olisi mahdollistanut joen uoman suurentamisen ja isompien laivojen pääsyn satamaan. Lopulliseen kielteiseen päätökseen vaikuttivat esimerkiksi Unescon, Euroopan Unionin, hyväntekevyysjärjestöjen ja tutkijoiden varoitukset siitä, mitä vahinkoja ruoppaus voisi aiheuttaa niin joella kuin kansallispuiston alueella. Vaikka hallinnon ja oikeusistuinten puolelta on toppuuteltu ruoppaushanketta koko 2000-luvun, on Sevillan satama jatkanut sen edistämistä rakentamalla uuden isomman sulkuporttijärjestelmän ja lupaamalla kaupunkiin tuhansia uusia työpaikkoja ruoppausprojektin alkaessa. Käytännössä korkein oikeus kumosi Guadalquivir-joen vesistösuunnitelmaan kuuluneen ruoppauksen, jonka

edellinen Espanjan oikeistohallitus oli laittanut alulle vuonna 2016. Korkein oikeus myös tulee tekemään muutoksia keskushallinnon räätälöimiin jokilaaksojen tulevaisuuden suunnitelmiin. Espanjan elinvoimaisimmat joet virtaavat monen itsehallintoalueen läpi ja siksi ne kuuluvat maan keskushallinnon alaisuuteen, jonka tulee toimia myös EU-direktiivien mukaisesti. Kumoamisen tarkkana syynä oli se, että ruoppauksen ympäristöriskeistä vesialueen ja Coto de Doñanan kansallispuiston ekosysteemiin ei oltu tehty tarpeeksi tarkkaa ja konkreettista arviota ja lisäksi ruoppaus olisi saattanut vaikuttaa kielteisesti ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen. Korkeimpaan oikeusistuimeen ruoppaushankkeen vei luonnonsuojelujärjestö WWF, joka on taistellut hanketta vastaan 15 vuotta ja joka jo kerran sai sen kumottua vuonna 2015. Joen suistossa uoman syvyyttä olisi syväruoppauksen avulla kasvatettu 6,8 metristä 8 metriin ja laivaväylällä 6,5 metristä 7,6 metriin. Jokea olisi myös levennettyä joissain kohdin. Jo vuonna 2010 tutkijat hylkäsivät hankkeen, mutta satamaorganisaatio jatkoi taistelua hankkeen puolesta. Osittain siksi, että se oli käyttänyt 160 miljoonaa euroa suuremmille laivoille sopivaan sulkuporttijärjestelmään. Vasta vuonna 2017 satama tunnusti, että projekti ei ollut saanut yleistä tukea ja hyväksyntää. (El País 16.7.2019.)

Diario de Sevilla -lehti kirjoitti heinäkuussa 2019, että Sevillan satamaorganisaatio aikoo uuden kevyemmän ruoppaussuunnitelman mukaan siirtää Guadalquivir-joen pohjaan kertynyttä lietettä enimmillään 1,4 miljoonan kuution verran. Pohjaan säännöllisesti kertyvä liete madaltaa joenuomaa ja tekee purjehduksesta vaarallista. Ruoppaus tulee häiritsemään niin laivaliikennettä kuin aiheuttamaan taloudellisia haittoja kaikille Sevillan sataman asiakasyrityksille. Tämä koko joenuoman toimivuuden ja turvallisuuden takaava ylläpitoruoppaus tulee kestämään noin viisi vuotta. Alueena on siis koko 90 kilometrin mittainen väylä E 60.02 joen suulta satamaan asti. Pohjalietettä tullaan arviolta siirtämään tässä vuosien 2019-2022 huoltoruoppauksessa minimimäärä eli 800 000 kuutiota ja ruoppausajankohta tulee sijoittumaan vuosittain kesäkuun ja helmikuun väliselle ajalle. Projektin ensimmäisen kahden vuoden kustannusarvio on 3,3 miljoonaa euroa. Ruoppausjäte lasketaan mereen sille kuuluvilla alueilla. Ruoppaushankkeen tekevän yrityksen on kirjallisesti taattava, että sen toiminnalla on vain vähäinen vaikutus ympäristöön ruoppausjätteiden, päästöjen, melun ja polttoaineen käytön suhteen. Ylläpitoruoppauksessa irrotettavalla pohjasedimentillä muun muassa korjataan joen suistoalueen rantoja. Ylläpitoruoppauksella ei tarkoiteta samaa syväruoppausta, joka sai kielteisen päätöksen korkeimmalta oikeusasteelta. Uudistetuissa ruoppausehdoissa myös huomioidaan paremmin muun muassa vesilintujen talvehtiminen ja pesiminen. (Diario de Sevilla 4.7.2019.)

## 8 Tulokset ja pohdinta

Palasin opinnäytetyön kirjoitusprosessin aikana jopa ihan työn alkuun ja vaihdoin tutkimusongelmaa ja alaongelmia sen johdosta, että käytössäni olevista uutisista, sataman lehdistötiedotteista ja logistiikan kirjoista pystyi tekemään kiinnostavampia johtopäätöksiä kuin mitä alkuperäiset tutkimusongelmani antoivat ymmärtää. Olin käsittänyt jo opinnäytetyöprosessin alussa, että varsinkin kvalitatiivisessa tutkimuksessa oli täysin normaalia hioa jopa tutkimuksen peruseriaatteita uuden muuttuvan tiedon valossa ja olla joustava tutkimusongelmien keksimisessä. Alun perin halusin selvittää tutkimusongelmissa sataman ja kaupungin yhdistämissuunnitelman sen hetkistä tilaa ja seuraavia vaiheita ja vaikka näihin tutkimusongelmiin olisi saanut kätevästi vastaukset, näin ne tylsinä ja itsestään selvyyksinä. Lisäksi olisi ollut haasteellista ehdottaa parannusehdotuksia tällaisiin ilmiselviin vastauksiin, analysoida niiden merkitystä millään tasolla tai tehdä niistä johtopäätöksiä. Seuraavissa kappaleissa vastaan tutkimusongelmaan ja alaongelmiin Sevillan urbaanin satamaympäristön tulevan toteutuksen tyylistä, kannattavuudesta ja sataman operatiivisen toiminnan ympäristöriskeistä asukasystävällisyyteen.

### 8.1 Olisivatko El Palmeral de las Sorpresas ja La Bahía Sur de Santander -projektit hyviä esikuvia Sevillan satamalle?

Kerron tässä kappaleessa tarkemmin kahdesta Espanjassa toteutuneesta tai työn alla olevasta hankkeesta, jotka on mainittu aineistossa luvussa kuusi. Nämä hankkeet toteuttaneet yritykset ovat päässeet jatkoon Sevillan sataman uudistushankkeen tarjouskilpailussa. Jos Sevillan urbaanin satamaympäristön tulee suunnittelemaan jompi kumpi projekteista vastanneista arkkitehtitoimistoista; Málaga'n sataman kohdalla Junquera Arquitectos tai Santanderin suurellisen satamahankkeen Arup, pystytään jo alustavasti kuvittelemaan minkä tyylinen Sevillan toteutus kenties olisi. Toki hankkeisiin osallistuneet paikalliset yhteistyökumppanit tulevat olemaan Sevillassa eri tahoja kuin Málaga'ssa ja Santanderissa. On lisäksi hyvä ottaa huomioon, että Málaga'n kohdalla puhutaan Andalusiassa suhteellisen avoimella Málaga'n lahdella, Välimeren rannalla olevasta satama-alueesta ja Santanderin kohdalla Cantabriassa Atlantin rannalla olevasta aika suljetusta Santanderin lahden satama-alueesta. Málaga'n ja Santanderin satamat ovat kiven heiton päässä kaupungin kaupallisesta keskustasta ja vanhasta kaupungista, aivan kuten Sevillassa, mutta jo pelkästään luonnon muovaamien raamien sekä matkustaja- ja tavarakapasiteetin takia lähtökohdat ovat kovin erilaiset. Mainittakoon yleisesti seuraavaan informaatioon liittyen, että Sevillan satama-alueen maapinta-ala on 850 hehtaaria ja vesialueet kattavat 4 454 hehtaaria (Puerto de Sevilla 2020).

Näkisin Málaga sataman ja kaupungin yhdistämisprojektin soveltuvan sisällöltään Sevillaankin. Pinta-alaltaan ja budjetiltaan hankkeen toteutus oli toki huomattavasti pienempi kuin Sevillan suunnitellut uudistukset, vaikka kokonaisuudessaan Málaga satama-alue on suuri ja se käsittelee esimerkiksi uudessa matkustajaterminalissaan kymmeniä kertoja enemmän risteilyasiakkaita kuin Sevilla. Sevillasta puuttuu merenranta. Moni kotikaupunkiaan rakastava paikallinen pitääkin tätä sen ainoana huonona puolena. Joen varrelle rakentuva satama kaupungissa -projekti ei ole puitteiltaan läheskään samanlainen kuin Málaga tärkeemmän kauppa- ja matkustajasataman projekti Välimerellä, mutta kuten jo aiemmin on mainittu Sevilla on sisämaan satamana muutenkin ainutlaatuinen. Málaga Junquera Arquitectos -arkkitehtitoimiston El Palmeral de las Sorpresas koostuu kahdesta osasta; Muelle Uno -laiturille keskittyy ravintola-, ja yöelämä sekä maanalainen parkkihalli. Muelle Dos -laiturin alueella on yli 7000 trooppista palmua ja kasvia erilaisissa puutarhaosioissa, lasten leikkialueita, levähdyspaikkoja meren äärellä, merenkävijöiden perinteisiin sekä merellisiin kasveihin ja eläimiin keskittyvä museo, modernisti katettu 400 metrin mittainen rantabulevardi, suihkulähteitä ja risteilymatkustajien terminaali. Málaga on Espanjan viiden tärkeimmän risteilysataman joukossa. Pariisin Pompidou keskuksen museo löytyy näiden laitureiden välistä. Satama oli ennen pääosin suljettua aluetta ja nyt sillä on avoimet ovet kohti kaupunkia. Tavoitteena oli suunnitella välimerellinen puutarha, vaikka toki esimerkiksi Sevillan Reales Alcázares -arabipalatsien puutarhatyyliä myös tutkittiin yhtenä vaihtoehtona. El Palmeral de las Sorpresas -alueen palmut luovat oman varjoisan mikroilmastonsa ja toimivat vieressä olevien kaupungin puistojen kanssa suodattimina mereltä tulevien suolaisten tuulten ja kaupungin keskustan välillä. Hankkeen kokonaispinta-ala oli noin 22 000 neliometriä ja kokonaishinta noin 22,5 miljoonaa euroa ja se toteutettiin neljässä vuodessa. (Bonells 21.12.2018; Claros 27.2.2014.) Huomattavan eron entisen ja nykyisen satama-alueen välillä voi nähdä Junqueras Arquitectos -arkkitehtitoimiston projektisuunnitelmasta (Arquitectes.cat 2006).

Santanderin Arup-konsernin La Bahía Sur de Santander -hankkeen mittakaava on ollut huomattavasti Málaga hanketta suurempi. Kyse on viiden kilometrin mittaisesta rantakaistaleesta, kokonaisuudessaan 190 000 neliömetristä, jonka hinta-arvio on 600 miljoonaa euroa ja kokonaistoteutuksen kestoksi on arvioitu 12 vuotta. Pinta-alan ja hinta-arvion suhteen tämä projekti on lähellä Sevillan kaavailtuja muutoksia, jotka ovat 200 000 neliometriä ja 600 000 miljoonaa euroa. Santanderin satamaprojekti valittiin vuonna 2016 Venetsian arkkitehtuuriseen biennaaliin yhdessä Hampurin, Oslon ja Dublinin muutoshankkeiden kanssa. Santanderin sataman alueelle on suunniteltu kulttuuritarjonnan; Centro Botín -keskuksen, maanalaisen parkkihallin ja suuremman uuden teknologian smartport rahti-, ja matkustajaterminalin lisäksi Málagasta poiketen muun muassa ekologisia uusiutuvaa energiaa käyttäviä kerrostaloja, kilometreittäin

pyöräteitä ja purjehdukseen liittyvää infrastruktuuria. Santanderin lahti kuuluu maailman 38 kauneimman lahden listalle. Listalle pääsyn kriteereihin kuuluu, että satamalla on oltava tarvittavat turvatoimet, se on ikoninen, sillä on hyvät taloudelliset kehitysnäkymät ja tiivis luontosuhde. Arup-konserni on tunnettu Sidneyn oopperatalon ja Pariisin Centro Pompidoun suunnittelutöistä. Kansainvälisellä konsernilla on 60 vuoden toimintahistoria ja käytössään sillä on konsultteja, insinöörejä ja suunnittelijoita. (Arup 2020; El Mundo 6.9.2016.)

## **8.2 SWOT-analyysi ja Porterin arvoketjumalli Sevillan urbaanin satamaympäristön tarpeellisuuden ja kannattavuuden mittareina**

SWOT-nelikenttäanalyysi pitää sisällään yrityksen sisäiset nykytilan vahvuudet strengths ja heikkoudet weaknesses, sekä ulkoiset tulevaisuuden mahdollisuudet opportunities ja uhat threats. Yrityksen sisäisiä vahvuuksia tulisi hyödyntää ja edelleen vahvistaa sekä heikkouksia korjata ja poistaa. Kaikkia heikkouksia ei tietenkään luonnollisesti voida eliminoida, mutta niiden vaikutusta tulisi vähentää. Yrityksen ulkoisia mahdollisuuksia tulisi pyrkiä turvaamaan, vahvistamaan ja hyödyntämään resurssien mukaisesti sekä uhkiin pyrkiä varautumaan tarvittavalla suunnittelulla, jolloin ne eivät tulisi yllätyksenä. SWOT-analyysi on tunnettu siksi, että se on yksinkertainen ja sen avulla saadaan nopeasti riittävä kuva oman alan tilanteesta. Analyysin pohjalta voidaan tarvittaessa muuttaa yrityksen toimintatapoja ja selvittää suhde kilpailijoihin. Lisäksi menetelmällä voidaan määritellä kilpailijoiden osalta samat tekijät. (Hokkanen & Karhunen 2014, 188, 190.) (Suomen riskienhallintayhdistys 2020.)

Sevillan sataman ja kaupungin yhdistämisprosessin suhteen halusin tehdä SWOT-analyysin saadakseni selvyyttä opinnäytetyön tutkimuskysymyksiin siitä, onko projekti tarpeellinen Sevillan kaupunkiympäristön, palveluiden ja virkistystoiminnan kehitykselle sekä turvallinen sataman ympäristöriskit huomioiden. Koin analyysin tarpeeksi yksinkertaisena ja selkeänä käsitelläkseni hanketta, jota ei ollut vielä toteutettu ja josta ei ollut vielä tarkkaa hankesuunnitelmaakaan olemassa. Tarkastelen seuraavassa satamaorganisaation ja jo toiminnassa olevan satama-alueen sisäisiä ja ulkoisia tekijöitä.

Sisäisinä vahvuuksina näen järjestelmällisen ja läpinäkyvän valtion alaisen sataman hallinnon ja ainutlaatuisen joenrantaympäristön. Sisäisinä heikkouksina pidän satamaorganisaation mahdollisesti kankeaa hallituksen toimintaa, isoa velkaa uudesta vuoden 2009 sulkuporttijärjestelmästä, Sevillan alueen kesäistä kuumuutta, jonka vuoksi liettynyt joki saattaa haista sekä ilman, maaperän ja vesistön saastuneisuutta satamaliikenteen päästöjen takia ja satama-alueen melua. Myös hyvin vakavat onnettomuudet ovat mahdollisia meriliikenteessä. Ulkoisena uhkana näen valtion, itsehallintoalueiden ja kuntien byrokratian hitauden, huiman 600 miljoonan euron budjetin,

kaupungissa jo olevat puistoalueet, ostoskeskittymät ja muun viihdetarjonnan sekä koronakriisin taloudelliset vaikutukset matkailuun ja rakennusteollisuuteen. Ulkoisina mahdollisuuksina pidän espanjalaista kulttuuria, jossa aikaa vietetään kodin ulkopuolella suvun ja ystäväporukoiden kesken ja mielellään maksetaan tarvittavista palveluista, pääsääntöisesti lämmintä ilmastoa, joka suosii ulkona harrastamista, hyvin kulutuskeskeistä yhteiskuntaa sekä matkailijoiden huimaa määrää ja ostopotentiaalia Sevillassa.

Matkailu ja rakentaminen ovat jo pitkään olleet Espanjan talouden moottoreita. Vuonna 2019 matkailun osuus Espanjan bruttokansantuotteesta oli hurjat 12,5 %. Matkailualan arvo bruttokansantuotteesta vuonna 2019 oli melkein 300 000 miljoonaa euroa, kun taas rakennusteollisuuden vastaava lukema oli lähes 130 000 miljoonaa euroa. (Hostelería Digital 24.1.2020.) (La Vanguardia 6.2.2020.) Yleisellä tasolla Espanjan bruttokansantuote on noussut yli kahden prosenttiyksikön vauhtia vuodesta 2015 lähtien. Espanjahan alkoi vasta tuolloin päästä kunnolla pinnalle vuonna 2008 alkaneesta finanssikriisistä ja lamasta. Tälle vuodelle sen arvioidaan kuitenkin painuvan ainakin kahden prosenttiyksikön laskuun. (Bankinter 1.4.2020.) Muistan hyvin vuonna 2008 alkaneen talouskriisin vaikutukset Espanjaan, liian monet ihmiset menettivät työnsä ja kotinsa. Koronakriisin kohdalla näyttää, että Espanja on oppinut kantapään kautta edellisestä lamasta sen, että ihmisiä ei voi jättää selviytymään arjesta ilman toimeentulotukia eivätkä pankit voi holtittomasti pakkolunastaa heidän kotejaan. Tämän johdosta valtion velka toki kasvaa entisestään, mutta saman velkatilanteen edessä olemme Suomessakin.

Koin, että myös Michael E. Porterin arvoketjumallin klustereiden kartoitus sopi Sevillan urbaanin satamaympäristöprojektin analysointiin. Tällaisen projektin tavoitteiden toteuttamisessa nivoutuvat yhteen monet yhteiskunnan toimijat ja sektorit.

Yritysverkostot laajentuvat ja kansainvälistyvät ja samalla arvoketjumallia on tarkasteltava syvyysuunnassa. Kansantalouden näkökulmasta puhuttaisiin syvyysuunnassa primääri-, sekundääri-, ja tertiärialoudesta eli raaka-aine-, valmistus-, ja palveluteollisuudesta, joiden kilpailukykyä ylläpidetään ja vahvistetaan tukioorganisaatioiden avulla. Yleistermi tällaisille samanlaisille joukoille, jotka kasvavat ja pysyvät yhdessä on klusteri tai rypäs. Klusterilla voidaan tarkoittaa myös yritysten ja yhteisöjen maantieteellisiä keskittymiä ja toimialoja, jotka ovat kilpailun kannalta merkittäviä. Klusterin osat hyötyvät keskinäisestä yhteydestä toisiinsa ja koko klusteriin. (Hokkanen & Karhunen 2014, 403-405.)

Sevillan sataman uudistamisprojektin kohdalla espanjalaisen yhteiskunnan raaka-aineteollisuuden klustereina voisi pitää koneenrakennusteollisuutta, perusmetalliteollisuutta, kemianteollisuutta, energiateollisuutta, metsäteollisuutta ja

maataloutta. Valmistus- ja tukitoimintaklustereihin sisällyttäisin logistiikkapalvelut, televiestinnän, konsultoinnin, suunnittelun ja rakennusteollisuuden sekä lopputuote- ja palveluklustereihin matkailun, ruokatarvikkeet, tekstiilit, nautintoaineet, viihteen ja vapaa-ajan, puhtaanapidon, kunnossapidon ja vartioinnin. Klustereiden tärkeys on verrannollinen niiden painoarvoon bruttokansantuotteen rakenteessa (Hokkanen & Karhunen 2014, 405-407). Mitä suuremman osan klusteri muodostaa bruttokansantuotteesta, sitä enemmän se vaikuttaa sataman ja kaupungin yhdistämishankkeen onnistuneeseen toteutukseen ja kannattavuuteen. Kuten jo aiemmassa kappaleessa on kerrottu ovat matkailu ja rakennusteollisuus Espanjan tärkeimpiä toimialoja ja niiden kehitys koronapandemiaa seuraavassa vaiheessa vaikuttaa tällaisen suurhankkeen kohtaloon. Kaikkien tässä kappaleessa mainittujen sektoreiden toipuminen kriisistä tulee vaikuttamaan siihen, onko sataman suurhanke tarpeellista toteuttaa, missä mittakaavassa ja onko sillä valmistuessaan mahdollisuutta olla kannattava.

### **8.3 Onko urbaanin satamaympäristön merkitys kaupunkilaisille ja matkailijoille liioiteltu? Tulisiko satamatoimintojen ympäristövaikutusten riskiarviointiin keskittyä perusteellisemmin?**

Espanja on todellinen kulutusyhteiskunta ja taloudella on viimeisen vuonna 2008 alkaneen laman jäljiltä kova paine kasvaa ja saavuttaa tietty status. Julkinen kuva on monesti Espanjassa paljon tärkeämpi kuin sille hyvin rakennetut kestävät perustukset. Opinnäytetyön aineistossa mainittu Sevillan sataman 160 000 miljoonan euron velka isoille rahti- ja matkustajalaivoille suunnatuista sulkuporteista ja siihen päälle vielä 600 000 miljoonan euron urbaanin satamaympäristön hankesuunnitelma on mielestäni yliampuvaa tuhlausta, vaikka kyseessä onkin Espanjan neljänneksi suurin kaupunki, Andalusiassa pääkaupunki ja tärkeä matkailukohde.

Sevillan maakunnassa asuneena ja kaupungissa matkailun parissa työskennelleenä sataman mittava uudistusprojekti herättää kysymyksiä sen kannattavuudesta. Nykytilanteessa on otettava huomioon myös talouden lisärasitteena koronapandemiasta selviytyminen, kuten edellisestä kappaleesta käy ilmi. Ymmärrän toki, että satama halutaan avoimeksi viihdekeitaaksi ostovoimaisille kaupunkilaisille ja vierailijoille, kuten opinnäytetyön aineistossa on esitetty. Kuitenkaan kukaan edes sataman viereisellä asuinalueella asuneista tuttavistani ei ole kymmeneen vuoteen ilmaissut sitä, että heillä olisi suuri tarve päästä juuri satama-alueelle vapaa-ajanviettoon, koska muita vaihtoehtoja kaupungista löytyy yllin kyllin, kuten edellisessä luvussa on kerrottu. Samean joen varrella olevaa sataman ympäristöä ei ole kaupungissa oikein ikinä pidetty viehättävänä tai vetovoimaisena. Sevillan satama-alue ei ole niin oleellinen osa kaupungin asukkaiden elämää, jotta sen muokkaaminen asukkaille avoimeksi kulutuskeitaaksi 600 000 miljoonan suurprojektin avulla olisi järkevää. Lisäksi tulisi ottaa huomioon, että jo nyt satamaan

saapuvat risteilyasiakkaat pääsevät Puerto Delicias -matkustajaterminaalista nopeasti ja kätevästi kaupungin keskustan nähtävyyksien ja ostosmahdollisuuksien luo. Mutta ehkäpä juuri sataman tuntemattomuus toimii yhtenä motivaationa sille, että se halutaan avata asukkaille ja kaupungin miljoonille vuosittaisille matkailijoille. Kuitenkin budjettia ja hankkeen laajuutta olisi hyvä vielä säätää.

Kuten edellisestä kappaleesta käy esille uskon, että koronaviruksen aiheuttama taloudellinen taantuma vähentää tai muokkaa juuri tällaisia vapaa-ajanviettoon suunnattuja suuria investointeja, vaikka toki suunnittelu- ja rakennusprojektit antaisivat lyhytaikaisia työpaikkoja paikallisille. Toisaalta ymmärrän myös, että huonossakin taloudellisessa tilanteessa tulee tehdä yhteiskunnan rattaita ja toimivuutta ylläpitäviä investointeja sekä kannustaa ihmisiä kuluttamaan esimerkiksi vapaa-ajallaan, jotta taantumasta noustaisiin mahdollisimman nopeasti. Lisäksi vaikka opinnäytetyön aineistossa olevissa satamaorganisaation arvoissa ja strategioissa ympäristön suojelun tärkeys nostetaan esille, satama-alueen muokattavaksi tuleva maaperä ja vesistö voi olla tehdas- ja satamatoiminnan ansiosta jo hyvin saastunutta, mikä saattaa vaarantaa ihmisten terveyden. Suurena mahdollisena riskinä voidaan nähdä myös meriliikenteen tuhoisat onnettomuudet. Sevillan teollisuuden ja satamatoimintojen kehityksessä ei myöskään ole havaittavissa hidastumisen merkkejä tulevaisuudessa, tämä ilmenee aineistossa kerrotuista logistiikkaan vuonna 2019 tehdyistä investoinneista. Vaikka varsinainen syväruoppaus kiellettiin, toteuttaa satamaorganisaatio joka tapauksessa seuraavina vuosina Guadalquivir-joen toimivuuden ja laivaliikenteen turvallisuuden takaavan ylläpitoruoppauksen pohjasedimenttien massiivisella siirrolla. Tällöin joen pohjasta saattaa vapautua mitä tahansa myrkyllisiä aineita, mikä taas korreloituu negatiivisesti kaikkeen ympärillä olevaan. Lisäksi kaikenlainen joenuoman leventäminen tai syventäminen mahdollistaisi tulevaisuudessa suurempien laivojen pääsyn satamaan ja saattaisi näin lisätä päästöjen määrää.

Taloudellisten riskien lisäksi ympäristön ja ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen liittyvät riskit tulisi perinpohjaisesti analysoida urbaanin satamaprojektin tiimoilta. Olisi tutkittava onko tällainen riskinotto kannattavaa pelkästään asukkaiden ja matkailijoiden virkistystoiminnan kehittämiseksi satamassa ja millä tavoin ihmiset, laivaliikenne, kasvit ja eläimet voisivat menestyä rinta rinnan. En löytänyt tutkimistani lähteistä mitään ympäristöriskien hallintaan liittyvää selvitystä. Uskon kuitenkin, että tavalla tai toisella kaupungin ja sataman yhdistämisprojekti tulee toteutumaan. Aivan kuten vesiliikenneväylän ylläpitoruoppauksen, saattaa satamaorganisaatio saada tämänkin urbaanin satamahankkeen läpi valtion ja maakunnan päätöksenteossa. Kuten rajua syväruoppausta ei ehkä tällaista suureellista sataman ja kaupungin



yhdistämissuunnitelmaa tulla sellaisenaan hyväksymään vaan se tulee muokata realistisemmaksi.

## 9 Opinnäyteprosessin onnistuminen ja oman oppimisen arviointi

Olen aloittanut opinnäytetyöprosessin kahteen kertaan. Alkuperäinen opinnäytetyöprosessini lähti liikkeelle Sevillassa toimivan tapahtumatuotantoyrityksen kehittämisestä ja sen laajenemisesta Espanjan Aurinkorannikolle vuonna 2018. Yhteistyö kaverini kanssa, joka omisti yrityksen ei kuitenkaan onnistunut. Keväällä 2019 halusin tehdä opinnäytetyön toimeksiantona Haaga-Heliale, mutta olin sairaana kuukausia eikä minulla ollut kapasiteettia tehdä niin vaativaa projektia, jota toimeksianto edellytti. Opinnäytetyöhön liittyvissä tapaamisissa kävin muutaman kerran vuonna 2018 ja 2019. Osasyynä vähäiseen osallistumiseen oli se, että olin näinä vuosina pitkiä aikoja ulkomailla töissä. Voin siis todeta, että suunnittelu ja aikataulun noudattaminen eivät ole kohdallani onnistuneet laisinkaan, mikä on ikävää koska olen luonteeltani tarkka ja suunnitelmallinen. Lisäksi riskien ja muutosten hallinta opinnäytetyöprojektissani on ollut hyvin vajavaista.

Palasin tänä keväänä 2020 kuitenkin uudelleen Espanjaan liittyvään opinnäytetyön aiheeseen. En käynyt opinnäytetyötapaamisissa keväällä. Olisin tullut opinnäytetyöleirille, mutta se peruttiin koronapandemian takia. Mainittakoon, että aikataulutukseni ei tälläkään kertaa mennyt putkeen, koska minulla tuli lopussa kiire korjata työn puutteet, jotta se sopisi arvioitavaksi. Pidin kuitenkin alusta lähtien kiinni tavoitteestani kirjoittaa itselleni tärkeästä aiheesta ja oppia etsimään luotettavaa aineistoa, analysoida sitä ja tuottaa tekstiä tehokkaammin kuin aikaisemmin Haaga-Helien opintojaksojen aikana. Opinnäytetyön ensimmäisen version palautuksen jälkeen muutin suurimman osan otsikoista, jäsentelin kappaleet uudestaan, poistin sieltä turhaa historiaan liittyvää raskasta aineistoa sekä lisäsin analyysia ja pohdintaa työn alkuun ja loppuun. Tiesin, että poistamani siirtomaa-aikakauden historian aineistoa voisin käyttää esimerkiksi mahdollisilla matkaoppaan työkeikoilla tai lainata sitä opaskollegoille, joten se ei siis menisi hukkaan.

Sevillaan liittyvä opinnäytetyön aihe toimi minulle terapiana sen jälkeen kun vasta äskettäin menetin kotini siellä, joten olen ylpeä siitä, että pystyin ylipäätään kirjoittamaan kaupunkiin liittyvästä aiheesta. Prosessin aikana opin ensisijaisesti urbaanien satamaympäristöjen kehittämisestä Espanjassa, Sevillan sataman taloudellisesta ja operatiivisesta tilanteesta sekä sataman strategisista linjauksista ja meriliikenteen ympäristövaikutuksista. Olen tyytyväinen, että pystyin keksimään itselleni mielenkiintoisen aiheen, joka liittyi niin Espanjaan kuin kansainvälisen kauppasataman moderneihin haasteisiin. Mielestäni valitsemani aihe Sevillan sataman ja kaupungin yhdistämishankkeesta oli uutuusarvoltaan hyvä, mutta sitä olisi kannattanut tutkia valmiin aineiston lisäksi myös haastattelujen muodossa. Sataman työntekijöiden haastattelujen aloittaminen loppui kuin seinään koronakriisin alettua Espanjassa maaliskuussa 2020.

Joka tapauksessa pääsin tavoitteisiini eli löysin aiheeseen liittyviä kattavia ja kunnollisia lähteitä niin Internetin alkuperäisistä artikkeleista ja kotisivuilta kuin kirjaston logistiikkakirjoista sekä osasin jollain tapaa hyödyntää tätä tietoperustaa opinnäytetyön tulososassa. Oli opettavaista pitkstä aikaa käyttää espanjankielisiä lähteitä ammattikorkeakoulun projektissa, koska sain kerrytettyä lisää monien alojen sanavarastoa aktiivikäyttöön. Viimeksi olin käyttänyt espanjaa Haaga-Heliassa vuoden 2018 kursseilla Pasilan kampuksella. Kaiken kaikkiaan opin prosessin aikana Sevillan satamasta ja opinnäytetyöskentelystä kaiken sen mikä minulla oli tavoitteena prosessia aloittaessani. Lähitulevaisuudessa nähtäväksi jää ainoastaan mikä on kalliin suurprojektin lopullinen aikataulu ja mittakaava niin laajuudeltaan kuin budjetiltaan.

## 10 Lähteet

ABC de Sevilla 2018. Así será el nuevo parque verde de Los Remedios junto al Guadalquivir. Luettavissa: [https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-sera-nuevo-parque-verde-remedios-junto-guadalquivir-201807171250\\_noticia.html#vca=mod-sugeridos-p1&vmc=relacionados&vso=asi-sera-el-nuevo-parque-verde-de-los-remedios-junto-al-rio&vli=noticia.foto.sevilla](https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-sera-nuevo-parque-verde-remedios-junto-guadalquivir-201807171250_noticia.html#vca=mod-sugeridos-p1&vmc=relacionados&vso=asi-sera-el-nuevo-parque-verde-de-los-remedios-junto-al-rio&vli=noticia.foto.sevilla). Luettu 18.4.2020.

ABC de Sevilla 2018. El puerto de Sevilla inicia la regeneración de la orilla de Los Remedios. Luettavissa: [https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-puerto-sevilla-inicia-regeneracion-orilla-remedios-201805172220\\_noticia.html#vca=mod-sugeridos-p3&vmc=relacionados&vso=el-puerto-inicia-la-regeneracion-de-la-orilla-de-los-remedios&vli=noticia.foto.sevilla](https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-puerto-sevilla-inicia-regeneracion-orilla-remedios-201805172220_noticia.html#vca=mod-sugeridos-p3&vmc=relacionados&vso=el-puerto-inicia-la-regeneracion-de-la-orilla-de-los-remedios&vli=noticia.foto.sevilla). Luettu 18.4.2020.

ABC de Sevilla 2019. Sevilla es la tercera ciudad con más turistas de España. Luettavissa: [https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-sevilla-tercera-ciudad-mas-turistas-espana-201905211332\\_noticia.html](https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-sevilla-tercera-ciudad-mas-turistas-espana-201905211332_noticia.html). Luettu 8.4.2020.

Nauticainfo 2018. A información pública la propuesta de delimitación de espacios y usos del Puerto de Sevilla. Luettavissa: <https://nauticainfo.com/a-informacion-publica-la-propuesta-de-delimitacion-de-espacios-y-usos-del-puerto-de-sevilla>. Luettu 14.4.2020.

ABC de Sevilla 2019. El Puerto de Sevilla creará un muelle comercial y de ocio en las naves de las Razas. Luettavissa: [https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-puerto-sevilla-creara-muelle-comercial-y-ocio-naves-razas-201904112107\\_noticia.html](https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-puerto-sevilla-creara-muelle-comercial-y-ocio-naves-razas-201904112107_noticia.html). Luettu 16.4.2020.

ABC de Sevilla 2018. Industria, logística y turismo, el plan del Puerto de Sevilla para 2025. Luettavissa: [https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-puerto-sevilla-replantea-futuro-para-proximos-siete-anos-201809181453\\_noticia.html](https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-puerto-sevilla-replantea-futuro-para-proximos-siete-anos-201809181453_noticia.html). Luettu 29.3.2020.

ABC de Sevilla 2020. La zona logística del Puerto de Sevilla alcanza su récord y supera los seis millones de facturación en 2019. Luettavissa: [https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-zona-logistica-puerto-sevilla-alcanza-record-y-supera-seis-millones-facturacion-2019-202003111401\\_noticia.html](https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-zona-logistica-puerto-sevilla-alcanza-record-y-supera-seis-millones-facturacion-2019-202003111401_noticia.html). Luettu 1.4.2020.

Airbus Sevilla 2020. Trabajar por Airbus en Sevilla. Nuestras actividades. Luettavissa: <https://www.airbus.com/careers/our-locations/europe/sevilla/sevilla-es.html>. Luettu 28.3.2020.

Arup 2020. Un espacio de 60 has conformará la fachada marítima portuaria de la Bahía Sur de Santander. Luettavissa: <https://www.arup.com/es-es/projects/santander-waterfront>. Luettu 17.4.2020.

Bankinter 2020. Análisis, Producto Interior Bruto en España. Previsión del PIB en España para 2020 y 2021. Luettavissa: <https://blog.bankinter.com/economia/-/noticia/2016/8/24/previsiones-pib-espana#>. Luettu 5.4.2020.

Best Logistics Canarias 2019. Los puertos más importantes de España. Luettavissa: <https://bestlogistics.es/los-puertos-mas-importantes-de-espana/>. Luettu 27.3.2020.

Bonells, J. 21.12.2018. Jardines sin fronteras. Un blog de José Elías Bonells, sólo para profesionales. Málaga-El Palmeral de Las Sorpresas. Luettavissa: <https://jardinessinfronteras.com/2018/12/21/malaga-el-palmeral-de-las-sorpresas/>. Luettu 15.4.2020.

Cadena Ser 2020. Sevilla Park sigue muy vivo, que no inquiete el Presidente del Puerto. Luettavissa: [https://cadenaser.com/emisora/2020/03/06/radio\\_sevilla/1583495354\\_486247.html](https://cadenaser.com/emisora/2020/03/06/radio_sevilla/1583495354_486247.html). Luettu 14.4.2020.

Cadena Ser 2020. El Puerto pide un compromiso firme de los inversores de Sevilla Park. Luettavissa: [https://cadenaser.com/emisora/2020/03/05/radio\\_sevilla/1583421381\\_604514.html](https://cadenaser.com/emisora/2020/03/05/radio_sevilla/1583421381_604514.html). Luettu 15.4.2020.

Diario de Sevilla 2019. Un dragado para retirar 1,4 millones de metros cúbicos de lodos. Luettavissa: [https://www.diariodesevilla.es/sevilla/dragado-retirar-millones-cubicos-sedimentos\\_0\\_1369963538.html](https://www.diariodesevilla.es/sevilla/dragado-retirar-millones-cubicos-sedimentos_0_1369963538.html). Luettu 1.4.2020.

El Canal Marítimo y Logístico 2020. El Puerto de Sevilla promociona su multimodalidad en Portugal. Luettavissa: <https://diarioelcanal.com/el-puerto-de-sevilla-promociona-su-multimodalidad-en-portugal/>. Luettu 27.3.2020.

El Correo de Andalucía 2017. El Puerto de Sevilla cierra el quinto mejor año de toda su historia. Luettavissa: <https://elcorreoweb.es/economia/el-puerto-de-sevilla-cierra-el-quinto-mejor-ano-de-toda-su-historia-MF2564169>. Luettu 1.4.2020.

El Correo de Andalucía 2018. Un puerto con más industria y menos tráfico de mercancías. Luettavissa: <https://elcorreoweb.es/economia/un-puerto-con-mas-industria-y-menos-trafico-de-mercancias-XC3765505>. Luettu 17.4.2020.

Élite Diario 2019. Dónde estaba el antiguo puerto de Sevilla? Luettavissa: <https://elitediario.com/donde-estaba-el-antiguo-puerto-de-sevilla/>. Luettu 28.3.2020.

El Mercantil 2019. El Puerto de Sevilla desarrollará un parque fotovoltaico de 17.000 metros cuadrados. Luettavissa: <http://elmercantil.com/2019/12/12/el-puerto-de-sevilla-desarrollara-un-parque-fotovoltaico-de-17-000-metros-cuadrados/>. Luettu 25.3.2020.

El Mercantil 2019. Sevilla trabaja con su comunidad portuaria para afianzarse como hub eólico. Luettavissa: <https://elmercantil.com/2019/10/03/sevilla-trabaja-con-su-comunidad-portuaria-para-afianzarse-como-hub-eolico/>. Luettu 25.3.2020.

El País 2019. El Tribunal Supremo entierra el dragado del Gaudalquivir que amenazaba Doñana. Luettavissa: [https://elpais.com/sociedad/2019/07/09/actualidad/1562680314\\_833471.html](https://elpais.com/sociedad/2019/07/09/actualidad/1562680314_833471.html). Luettu 28.3.2020.

El Vigía 2019. El Puerto de Sevilla se abre a la ciudad con el desbloqueo del proyecto Sevilla Park. Luettavissa: <http://elvigia.com/el-puerto-de-sevilla-se-abre-a-la-ciudad-con-el-desbloqueo-del-proyecto-sevilla-park/>. Luettu 18.4.2020.

Europa Press 2020. A licitación por 400.000 euros la adaptación de los almacenes del Puerto de Sevilla en la Avenida de Las Razas. Luettavissa: <https://m.europapress.es/andalucia/puertos-del-estado-01056/noticia-licitacion-400000-euros-adaptacion-almacenes-puerto-sevilla-avenida-razas-20200217132217.html>. Luettu 17.4.2020.

Hirsjärvi S., Remes P & Sajavaara P. 2007. Tutki ja kirjoita. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Keuruu.

Hokkanen S. & Karhunen J. 2014. Johdatus logistiseen ajatteluun. Sho Business Development Oy. Jyväskylä.

Hosteleria Digital 2020. El turismo aporta un 12,5% al PIB nacional, con una producción cercana a 300.000 millones de euros. Luettavissa:

<https://www.hosteleriadigital.es/2020/01/24/el-turismo-aporta-un-125-al-pib-nacional-con-una-produccion-cercana-a-300-000-millones-de-euros/>. Luettu 5.4.2020.

Junquera Arquitectos. El Palmeral de Las Sorpresas. Integración del puerto en la ciudad de Málaga. Luettavissa:

[https://www.arquitectes.cat/iframes/paisatge/fotos\\_proj/7a\\_BIENNAL/P7113/P7113F1.pdf](https://www.arquitectes.cat/iframes/paisatge/fotos_proj/7a_BIENNAL/P7113/P7113F1.pdf).

Luettu 15.4.2020.

La Vanguardia 2020. Economía-La producción en el sector de la construcción en España creció un 4,7% en 2019, hasta 129.900 millones. Luettavissa:

<https://www.lavanguardia.com/vida/20200206/473307004282/economia--la-produccion-en-el-sector-de-la-construccion-en-espana-crecio-un-47-en-2019-hasta-129900-millones.html>. Luettu 3.4.2020.

Ortiz, I. 6.9.2016. Superproyecto urbanístico para La Bahía de Santander. Luettavissa:

<https://www.elmundo.es/blogs/elmundo/entorno-habitable/2016/09/06/superproyecto-urbanistico-para-la-bahia.html>. Luettu 17.4.2020.

Pineda, V. 2.4.2020. PR-vastaava ja viestintäpäällikkö. Sevillan satamaorganisaatio. Sähköposti.

Portal Portuario 2019. Puerto de Sevilla moviliza 4,4 millones de toneladas de carga en 2019. Luettavissa: <https://portalportuario.cl/puerto-de-sevilla-moviliza-44-millones-de-toneladas-de-carga-en-2019/>. Luettu 1.4.2020.

Puerto de Sevilla 2020. Luettavissa:

[http://portal.apsevilla.com/wps/portal/puerto\\_es/datosTecnicos\\_es?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/APS/puertosevilla/elpuertosevilla/datostecnicos/contDT2](http://portal.apsevilla.com/wps/portal/puerto_es/datosTecnicos_es?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/APS/puertosevilla/elpuertosevilla/datostecnicos/contDT2). Luettu 26.3.2020.

Puerto de Sevilla 2020. Sevillan sataman strateginen suunnitelma 2025 espanjaksi.

Sevillan satama, Sevilla. Luettavissa:

[http://portal.apsevilla.com/wps/wcm/connect/16b6950046ffae41b588bf21deef2d5f/PuertoDeSevilla\\_PlanEstrategico.pdf?MOD=AJPERES](http://portal.apsevilla.com/wps/wcm/connect/16b6950046ffae41b588bf21deef2d5f/PuertoDeSevilla_PlanEstrategico.pdf?MOD=AJPERES). Luettu 11.4.2020.

Puerto de Sevilla 2020. Sevillan sataman strateginen suunnitelma 2025 englanniksi.

Sevillan satama, Sevilla. Luettavissa:

[http://portal.apsevilla.com/wps/wcm/connect/5610ef0047b895b199aebb2873449abc/PortOfSeville\\_StrategicPlan.pdf?MOD=AJPERES](http://portal.apsevilla.com/wps/wcm/connect/5610ef0047b895b199aebb2873449abc/PortOfSeville_StrategicPlan.pdf?MOD=AJPERES). Luettu 12.4.2020.

Puerto de Sevilla 2019. La autoridad portuaria de Sevilla licita la contratación de una oficina técnica para el diseño y ordenación del nuevo distrito urbano portuario. Sevillan satama, Sevilla. Luettavissa:

[http://portal.apsevilla.com/wps/wcm/connect/0b51d2004ae51b7883dff97861d430d/NP+19\\_027+Distrito+URBPORweb.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=0b51d2004ae51b7883dff97861d430d](http://portal.apsevilla.com/wps/wcm/connect/0b51d2004ae51b7883dff97861d430d/NP+19_027+Distrito+URBPORweb.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=0b51d2004ae51b7883dff97861d430d). Luettu 30.3.2020.

Puerto de Sevilla 2019. La autoridad portuaria de Sevilla recibe 14 ofertas para la licitación del contrato de la oficina técnica que diseñará el nuevo distrito urbano portuario. Sevillan satama, Sevilla. Luettavissa:

[http://portal.apsevilla.com/wps/wcm/connect/af795d804b93b06180619a819e29d29d/NP+19\\_032+Distrito+URBPORT\\_14+ofertasweb.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=af795d804b93b06180619a819e29d29d](http://portal.apsevilla.com/wps/wcm/connect/af795d804b93b06180619a819e29d29d/NP+19_032+Distrito+URBPORT_14+ofertasweb.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=af795d804b93b06180619a819e29d29d). Luettu 30.3.2020.

Puerto de Sevilla 2020. Seleccionadas las 4 empresas que concurrirán a la segunda fase del concurso para el diseño del nuevo distrito urbano portuario. Sevillan satama, Sevilla. Luettavissa:

[http://portal.apsevilla.com/wps/wcm/connect/db7bb8804cc7678c8b3eeb3308fff412/NP+20\\_002+Empresas+oficina+tecnica.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=db7bb8804cc7678c8b3eeb3308fff412](http://portal.apsevilla.com/wps/wcm/connect/db7bb8804cc7678c8b3eeb3308fff412/NP+20_002+Empresas+oficina+tecnica.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=db7bb8804cc7678c8b3eeb3308fff412). 30.3.2020.

Suomen riskienhallintayritys 2020. PK-RH-riskienhallinta. Luettavissa: <https://pk-rh.fi/tools/swot.html>. Luettu 4.4.2020.

Tapaninen U. 2019. Merenkulun logistiikka. Gaudeamus Oy. Turenki.

Vacaciones-España 2014. Muelle Uno y El Palmeral de Las Sorpresas de Málaga.

Luettavissa: <https://www.vacaciones-espana.es/Malaga-ciudad/articulos/muelle-uno-y-el-palmeral-de-las-sorpresas-de-malaga>. Luettu 16.4.2020.

Valtonen P. 2017. Karibian historia. Gaudeamus Oy. Tallinna.

20 minutos 2020. Turismo-Sevilla cierra 2019 “como mejor año turístico de la serie histórica”, con 4,2 millones de visitas. Luettavissa:

<https://www.20minutos.es/noticia/4126955/0/turismo-sevilla-cierra-2019-como-mejor-ano-turistico-de-la-serie-historica-con-4-2-millones-de-visitas/>. Luettu 8.4.2020.



