

SATAMISSA RAKENNETAAN TULEVAISUUTTA VARTEN

Sirkka Saarinen, toimittaja



Haminan satama

1
HARC-projektin toteututtua Haminan satamassa on 33 hehtaaria uutta konttikenttää ja 400 metriä lisää laituria.

2
Kotkan Mussalon Jänskään rakennetaan 133 metriä pitkä laituri.

3
Kotkan Hietasen satama sai helmikuussa 2009 luvan ruoppauksiin sekä läjitysaltaan ja kanavan rakentamiseen.



Kotkan satama



Kotkan satama

Vuosaaren Satama on, ymmärrettävää kyllä, ollut viiden vuoden rakentamisprojektinsa ajan varsin näkyvästi esillä myös lehtien palstoilla. Sen varjoon on jäänyt se, että myös muissa satamissa rakennetaan jatkuvasti varsin vilkkaaseen tahtiin. Tosin taloustilanteen takia osa suunnitelmista on nyt jäissä. Ohessa ajankohtaisia uutispaloja muutamien suomalaissatamien suunnitelmista ja käynnissä olevista hankkeista.

HAMINAN HARC-PROJEKTI

Haminan sataman tuoreessa asiakaslehdessä esitellään juuri käynnistyvää HARC-, Hamina RoRo and Container terminal, -projektiä. Sen myötä vuonna 2011 Haminan satamassa on 33 hehtaaria uutta konttikenttää ja 400 metriä lisää laituria. Toinen merkittävä hanke on meriväylän syventäminen ja lyhennys, jonka toteuttaminen alkaa ensi kesänä.

Näiden hankkeiden yhteenlaskettu kustannusarvio liikkuu noin 60 miljoonassa eurossa, josta haminalaisten osuus on noin 40 miljoonaa. Loppuosaa rahoituksesta saadaan valtion väyläparannusohjelmasta.

HARC-projektissa on kyse vanhanaikaisen satamarakenteen modernisoinnista perustarpeisiin ja nykyaikaisten suuryksiköiden lastinkäsittelyn tehokkuudesta. Meriväylän syventäminen mahdollistaa entistä isompien laivojen pääsyn satamaan. Nykyistä luonnonväylää on vuosien kuluessa paranneltu muun muassa ruoppauksilla, oikaisuilla ja merkinnöillä. Pulmaksi on kuitenkin jäänyt laivojen maksimikoon rajoittuminen noin 40 000 tonnin aluksiin. Kun syvyys on 12 – 12,5 metriä, voi alusten leveys kasvaa jopa 10 metriä ja pituus 20 – 30 metriä.



Raahen satama

4

Lastikapasiteetissa lisäys on parhaimmillaan 50 prosenttia.

Konttilaituri on massiivinen maanrakennusurakka, sillä se tarvitsee asfalttikenttensä alle noin kuusi miljoonaa kuutiota täytemaata. Merkittävä osa siitä saadaan talteen syväväylän ja satama-alueiden ruoppauksista kertyvistä maamassoista.

Haminan sataman investoinnin taustalla ovat yhteneväiset ennusteet konttiliikenteen globaalista kasvusta, jota päällekkäyvä finanssikriisi ja talouden taantuma jarruttaa vain väliaikaisesti.

TURUSSA KEHITETÄÄN PANSION SATAMA-ALUETTA

Satamat ovat suurten haasteiden edessä, todetaan myös Turun Sataman tuoreessa katsauksessa, jossa ennakoidaan vuodesta 2009 kaikille satamille heikkoa. Käännettä odotetaan tai ainakin toivotaan jo vuodelle 2010. Turussa on meneillään merkittävien logistiikkakeskushankkeiden laajennukset *Ovakon alueella*. Lisäksi siellä aloitetaan *Pansion satama*-alueen jatkokehittäminen nyt, kun rakentamiskustannukset ovat alhaisimmillaan.

Pansioon rakennetaan toinen laivapaikka sekä lisää varastointikapasiteettia, lähinnä Saksan liikenteen tarpeisiin, ja entisen Laivateollisuuden alueelle kenttätilaa muun liikenteen ja telakkateollisuuden tarpeisiin.

KOTKASSA VARAUDUTAAN KAASUPUTKEN RAKENTAMISEEN

Kotkan satama varautuu Itämeren kaasuputkiprojektin tarvitsemaan liikenteeseen rakentamalla *Mussalon Jämskään* uuden laiturin. Kaasuputken rakentamisen ja sen vaatiman liikenteen vilkkain vaihe tulee ajoittumaan vuosille 2010 – 2012. Laituriliikenteessä se merkitsee vähintään 600 aluskäyntiä tuona aikana. Mussalon sataman nykyinen laiturikapasiteetti ei riitä sekä kaasuputkiprojektin tarvitsemaan liikenteeseen että muuhun satamaliikenteeseen.

Mussalon Jämskään rakennetaan 133 metriä pitkä laituri. Sen urakoi *YIT-Yhtymä*. Lisäksi laiturin yhteyteen rakennetaan noin kaksi hehtaaria taustakenttää. Hankkeen kokonaiskustannus on noin 3,5 miljoonaa euroa. Kotkan Satama Oy kattaa rakennuskustannukset kaasuputkiprojektista saatavilla liikennetuloilla.

Kotkan Satama Oys sai helmikuussa ympäristöluvat myös *Hietasen sataman* ruoppauksiin sekä läjitysalueen ja kanavan rakentamiseen. Satama-ali-

taita ja väyliä syvennetään ja levennetään pääasiassa imuruoppauksena uusien laivapaikkojen rakentamiseksi ja entistä suurempien laivojen vuoksi. Läjitys tehdään pinta-alaltaan noin 40 hehtaarin laajuiseen, pengerryksellä merestä täysin erotettavaan altaaseen. Läjitysalueen tilavuus 3 metriä merenpinnan yläpuolelle täytettynä on 1 375 miljoonaa m³, joten siihen mahtuu luvan sallima, Hietasen koillis- ja kaakkoispuolelta lähivuotina ruopattava noin miljoona m³ ja lisäksi ruoppausmassoja kunnossapitoruoppauksista, joita on aika ajoin tehtävä jokiveden mukanaan tuoman kiintoaineksen mataloittavan vaikutuksen vuoksi.

RAAHEN SYVÄSATAMAHANKE KÄYNNISSÄ

Raahen syväväylä- ja -satamahanketta on valmisteltu yhteistyössä Merenkululaitoksen kanssa vuodesta 2002 alkaen. Hankkeessa syvennetään nykyinen 8,0 metrin kulkusyvyinen väylä 10,0 metrin kulkusyvyiseksi. Satamaan ruopataan uusi kääntöallas ja rakennetaan 355 metriä uutta syvälaituria. Sataman ruoppausmassat käytetään uusien varastokenttien rakentamiseen.

Terramare Oy:n urakoimat ruoppaus- ja varastokenttätöet valmistuvat vuoden 2009 loppuun mennessä. Uusi 10 metrin väylä otetaan käyttöön vuoden 2010 alussa. Rakennusurakan loppusumma on noin 38 milj. euroa, josta valtion osuus on 16 milj. euroa ja Raahen kaupungin 22 milj. euroa. Väylämerkintä-, valvonta- ja muine kustannuksineen hankkeen kustannusarvio on yhteensä n. 40 milj. euroa.

Urakkasopimus uuden syvälaiturin rakentamisesta allekirjoitettiin puolestaan maaliskuussa, sen urakoi *H&P Infra Oy*. 355 metriä pitkä syvälaituri mitoitetaan erikoisraskaille irtolastikuormille ja kootaan useista teräsbetonisista kulmatukimuuri-elementeistä. Laituri on suunniteltu 50 vuoden käyttöä varten. Syvälaiturin kokonaiskustannukset kaikkine varusteluineen ovat yhteensä noin 7 milj. euroa. Elementteihin käytetään betoniterästä vajaa 2 000 000 kg ja betonia noin 10 000 m³. Elementtien korkeus on 12,5 metriä.

4

Raahen sataman 8 metrin kulkusyvyinen väylä syvennetään 10 metriin.

5

Suuret kontteja kuljettavat alukset vaativat lisää laituritilaa Haminan satamassa.

PORTS ARE BUILDING FOR THE FUTURE

Vuosaari harbour has been quite visible also in the media during the five-year construction project. This limelight has left the constant and active pace of construction in other harbours in its shadow. At present, however, some of the plans have been frozen due to the global down-turn in economy.

The Port of Hamina, for example, is about to start the extensive HARC project, Hamina RoRo and Container terminal. This project will bring 33 hectares of new container field space and 400 m of new quays to the Port of Hamina by 2011. The total cost estimate of the project is ca. 60 million euros.

The container quay in Hamina constitutes a massive earth construction site with ca. six million cubic metres of backfill required under the asphalt field. A significant part of the backfill will be dredged material from the deep fairway and the harbour basins.

The investments in the Port of Hamina are based on convergent forecasts predicting the global growth of container traffic, only temporarily slowed down by the current financial crisis and economic recession.

The Port of Turku, on the other hand, is currently expanding large-scale logistics centre projects in the *Ovako* area. The further development of the *Pansion harbour* area is also about to start in Turku, taking advantage of the low level of building costs. The latter project involves the construction of a second berth and new warehouse space.

The Port of Kotka is preparing for the traffic volumes to be required in the Baltic Sea gas pipeline project by building a new 13-metre long quay and about two hectares of background field for the quay. The Port of Kotka also obtained in February environmental permits for the dredging of the *Hietanen harbour* and for the building of a stockpile basin and a channel.

A deep fairway and quay are under construction in *Raaha*. The existing 8.5 metres deep fairway will be deepened to 10.0 metres. A new turning basin will be dredged and 355 metres of new deep water quay will be built in the Port. The dredged material from the harbour will be used in the construction of new storage fields.



Haminan satama

5