



**Hannu Asumalahti**  
toimitusjohtaja  
Rauman Satama Oy

# Rauman satamassa käynnistyivät isot infrainvestoinnit

Rauman satamaan johtava meriväylä syvenee ja konttiterminaali laajenee – satamassa käynnissä 62 miljoonan euron investoinnit.

Väylän syvennyshanke toteutetaan yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Konttiterminaalin laajentaminen on satamayhtiön oma hanke.

Rauman satama on Suomen kolmanneksi suurin vienti- ja tuonti- sekä konttisatama – tämä tieto saattaa yllättää monet lukijat. Vuonna 2015 sataman kautta kuljetettiin vajaat 6 miljoonaa tonnia tavaraa ja noin 270 000 konttiyksikköä. Tärkeimpiä tuo-

teryhmiä olivat metsäteollisuustuotteet, raakamineraalit, vilja, nesteet ja sekalainen kappaletavara.

Merikuljetuksissa trendinä on laivakoon suurentuminen, joka mahdollistaa yksikkökustannusten pienentämisen.

*Rauman satama on Suomen kolmanneksi suurin vienti- ja tuonti- sekä konttisatama – tämä tieto saattaa yllättää monet lukijat.*

*Havainnekuva Rauman uudesta konttiterminaalista.*





*Wasa Dredgingin ruoppaja Optimus poistaa pilaantuneita sedimenttejä.*

**Merikuljetuksissa trendinä on laivakoon suurentuminen, joka mahdollistaa yksikkökustannusten pienentämisen.**

Tämän vuoksi satamiin johtavia väyliä on syvennettävä noin 20 vuoden välein. Rauman väylän edellinen syvennyshanke valmistui 1990-luvun puolivälissä, jolloin kulkusyvyydeksi tuli 10 metriä.

2000-luvun alussa Rauman liikenteeseen tuli aluksia, joiden kulkusyväys lastattuna on enimmillään 11 metriä. Alukset liikenoivat Rauman, USA:n itärannikon ja Brasilian välillä. Laivat ovat lähteneet ja tulleet vajaalastissa. Yksi metri aluksen syvyydessä tuntuu pieneltä erolta, mutta lastimäärissä se tarkoittaa noin 4 000 tonnia! Myös konttiliikenteen kolminkertaistuminen 2000-luvulla on tuonut paineita suurempien konttialusten käynteihin. Käytännössä väylän syvyyksen kasvattaminen kahdella metrillä

kaksinkertaistaa aluksen lastimäärän eli nykyinen noin 25 000 tonnia kasvaa noin 45 000 tonniin syvennyksen myötä.

Väylän syvennyksen suunnittelu aloitettiin yhteistyössä Merenkulkulaitoksen kanssa jo 2007, mutta lupaprosessi osoittautui mutkikkaaksi lähinnä ympäristönäkökohtien takia. Ruoppaushanke onkin poikkeuksellinen, sillä mereen ei läjitetä edes puhtaita massoja. Pilaantuneet sedimentit stabiloidaan Rauman Biovoiman kenttäalueeksi ja puhtaat massat siirrellään useita miljoonia kuutiometrejä. Ruoppaukset tekee Wasa Dredging Ltd ja koko hankkeen kustannusarvio on noin 41 miljoonaa euroa. Työt valmistuvat syksyllä 2017 ja uusi syvempi väylä on käytössä viimeistään vuoden 2018 alussa.

Samaan aikaan Rauman satama Oy rakennuttaa konttiterminalin laajennuksen, joka mahdollistaa Rauman konttikapasiteetin kasvattamisen 500 000 konttiyksikköön. Kapasiteetin kasvattaminen vaatii myös kalustoinvestointeja, jotka tekee konttiterminalia operoiva Euroports Rauma Oy. Ensimmäisessä vaiheessa lisätään konttinosturikapasitettia.

Laajennushanke käsittää satama-altaan ruoppausta, runsaat 350 metriä uutta lai-

turia, laitureiden muutostöitä, sekä uuden konttikentän rakentamista. Hankkeeseen liittyvä ruoppausmassojen läjitysallas toteutettiin jo vuoden 2015 lopussa. Laituri rakennetaan massiivisista betonisista siipitukimuurielementeistä, jotka valetaan paikan päällä. Laiturin taustatäyttöön tarvitaan noin 450 000 kuutiota kalliomassoja, jotka louhitaan satama-alueelta. Louhittu alue tasataan uudeksi konttikentäksi. Konttiterminalin pääurakoitsijan on Destia Oy ja työt valmistuvat väylän kanssa samaan aikaan eli syksyllä 2017. Hankkeen kustannusarvio on noin 21 miljoonaa euroa.

**Yhteensä massoja siirrellään useita miljoonia kuutiometrejä.**