



LOISTE

HAMINAKOTKAN SATAMAN UUTISIA 1/2020



Satamalla toinen perättäinen ennätysvuosi

Maailman neljänneksi suurin
bioöljyjalostamo Haminan satamaan
s. 4

Rauanheimo panostaa
HaminaKotka satamaan
s. 6



HaminaKotka Sataman ennätysvuosi 2019

HaminaKotka Satama ylsi vuonna 2019 uuteen liikenne-ennätykseen jo toisena vuotena peräkkäin.

Yhteensä HaminaKotkan kautta kulki 18,1 miljoonaa tonnia tavaraa, joka on peräti noin 2 miljoonaa tonnia edellisvuotta enemmän.

Vienti veturina

Vuoden 2019 kasvu perustui pääasiassa vientiin ja muun vahvan vientiliikenteen lisäksi projektit siivittivät vientikuljetukset 26,9 prosentin kasvuun. Lähes kaikki viennin pääluokat kasvoivat paperia lukuun ottamatta. Tuontiliikenne laski vuoden 2019 aikana ja se selittyi pitkälti Nord Stream 2 -kaasuputkiprojektin raaka-ainetuonnin vaiheistumisesta edellisille vuosille. Transi-toliikenne kasvoi koko vuoden ajan ja kasvu oli koko vuoden osalta 5,4 prosenttia. Myös kontit lisääntyivät 3,7 prosenttia ja aluksia kävi HaminaKotkassa 12,2 prosenttia edellisvuotta enemmän. Viime vuoden kasvun merkitystä korostaa se, ettei läheskään kaikissa muissa Suomen satamissa liikennemäärien kehitys ollut näin myönteistä ja HaminaKotka sataman markkinaosuus Suomen yleisten satamien liikenteessä nousikin 18 prosentista 21 prosenttiin. HaminaKotka Satama Oy:n toimitusjohtaja **Kimmo Naski** pitääkin vuotta 2019 lähes täydellisenä menestyksenä ja toteaa sen kuvaavan erinomaisesti sitä luottamusta, jota HaminaKotka

satama parhaillaan nöyränä nauttii asiakkaidensa keskuudessa.

Haasteita horisontissa

Nord Stream 2 -kaasuputkiprojektin päätyttyä liikennemäärissä ei odoteta tänä vuonna päästävän kahden edellisvuoden kaltaisiin huippulukemiin. Kuluvan vuoden alku on osoittautunut jopa ennako-odotuksia haasteellisemmaksi. Alkuvuoden työmarkkinataistelut metsäteollisuudessa vaikuttivat HaminaKotkaan voimakkaasti, sillä noin 45 prosenttia HaminaKotka sataman liikenteestä on metsäteollisuussidonnaista. Sen lisäksi kansainvälisen talouden muutokset koronavirukseen liittyen tulevat vaikuttamaan satamaliikenteen kehitykseen. Valtameriliikenteen vuorofrekvenssin vähentyminen aiheuttaa suuren kapasiteettivajeen konttiliikenteeseen, mikä puolestaan heikentää tyhjien konttien saatavuutta. Suomen vienti taas on äärimmäisen riippuvainen tyhjiä kontteista. Seuraukset voivat olla hankalia Suomen ylivoimaisesti suurimmalle konttisatamalle HaminaKotkalle.

Uusia investointeja

Haasteista huolimatta myös myönteisiä merk-

kejä on ilmassa, sillä alkuvuonna julkistettiin Fintoilain rakentavan mäntytöllyn tislamolaitoksen Haminan nestesatamaan. Tuotantoon liittyvät raaka-ainekuljetukset ja valmistustuotteet tulevat lähivuosina lisäämään HaminaKotka sataman liikennettä Haminassa. Lisäksi satamaoperaattori Rauanheimo ja HaminaKotka Satama Oy ovat sopineet Mussalon bulkterminaalin laajennusinvestoinneista. Rauanheimon suunnitelma on nostaa asteittain Mussalon bulkterminaalin vuosikapasiteettia nykyisestä reilusta miljoonasta tonnista kolmeen miljoonaan tonniin. Myös lopullista investointipäätöstä Mussaloon sijoitettavasta UPM:n biojalostamosta odotetaan.

Vienti*	14 253 860 tn	+ 26,9 %
Tuonti**	3 838 352 tn	- 22,2 %
Yhteensä	18 092 212 tn	+ 11,9 %

*sisältää myös viennin transiton

**sisältää myös tuonnin transiton

Risteilyliikennettä kehitetään HaminaKotka Satamassa

Viime vuosien aikana onnistuneesti käynnistynyt kansainvälinen risteilyliikenne jatkuu ensi kesänä HaminaKotkan satamassa, kun vieraaksi saapuu viisi risteilijää.

Risteilyliiketoiminnan kehitys, markkinointi ja koordinointi siirtyi vuoden 2019 lopussa Kotkan-Haminan seudun kehittämisyritys Cursor Oy:ltä HaminaKotka Satama Oy:n vastuulle ja aktiivinen myyntityö risteilyvarustamoiden suuntaan jatkuu risteilyvarustamomarkkinoinnin projektipäällikkönä työskentelevän **Petra Cranstonin** toimesta.

Risteilijät tuovat seudulle ensi kesän aikana kaikkiaan noin 8300 matkustajaa ja noin 2500 miehistön jäsentä. Osa risteilyvieraista suunnataa maapalvelutuotannon järjestämille retkille, mutta arvioiden mukaan suurin osa matkustajista on omatoimimatkailijoita, mikä tulee näky-mään sekä Haminan että Kotkan katukuvassa.

- COVID-19 virus on aiheuttanut suuria muutoksia risteilyvarustamoille alkuvuoden aikana. Seuraamme tilannetta yhteistyökumppaneiden kanssa päivittäin ja mikäli muutoksia kauden 2020 HaminaKotka satamaan liittyviin risteilykäynteihin tulee, saamme siitä tiedon ensi tilassa, mutta odotettavaa on, että heinä- ja elokuun liikenteeseen liittyen tieto tulee toukokuun loppuun mennessä, Cranston kertoo.

Kaudella 2019 HaminaKotka satamaan saapui 7499 risteilyvierasta ja 2874 miehistön jäsentä. Näistä retkille lähtivät 3450 henkilöä, joista 60 % osallistui retkille Kotkan-Haminan seudulla. Kotkan ja Haminan kaupunkien alueille suuntautuneet retket jakautuivat tasan näiden kaupunkien välille. Yhteensä Kotkan-Haminan seudulle jäi 6099 risteilyvierasta sisältäen sekä retki- että omatoimimatkailijat. Vuoden 2019 Cruise Baltic aluetaloustutkimuksen mukaan risteilyvieraat jättivät alueelle arviolta 487 920 euroa ja miehistö arviolta 57 480 euroa.

Risteilyliikenne Itämerellä lisääntyy

Risteilyvarustamomarkkinointi on pitkäjänteistä työtä. Varustamot ovat tehneet tämän kesän reittisuunnitelmat käytännössä jo vuonna 2018 ja parhaillaan tehdään työtä vuosien 2021 ja 2022 eteen.

- Risteilyliikenne Itämerellä lisääntyy noin 10 % kaudessa ja tällä hetkellä näyttää siltä, että HaminaKotka Sataman tavoitteet risteilyliiketoiminnan kehittämisestä seuraavalle tasolle tulevat toteutumaan ja risteilylaivojen käyntimäärät kasvamaan merkittävästi jo vuonna 2021. Tavoitteenamme on saada kesällä 2021 myös Haminaan risteilijöitä, Cranston kertoo.

Mikäli vallitsevalla pandemiolla ei ole pitkäaikaisvaikutteita, on odotettavaa, että kau-

della 2021 HaminaKotka satama isännöi noin 40 000:ta risteilyvierasta ja yli 10 000:ta miehistön jäsentä, mikä vaikuttaisi Cruise Balticin aluetaloustutkimuksen mukaan Kotkan-Haminan seudun aluetalouteen arviolta 6,8 miljoonan euron verran. Tästä summasta puolet on henkilövaikutteista ja puolet varustamovaikutteista tuloa. Kaudelle 2021 on tässä vaiheessa vahvistettu miltei viikottaista risteilytoimintaa kesäkuun alusta elokuun loppuun.

Risteilyliiketoiminnan kehityksen ja markkinoinnin siirtyminen satamayhtiön vastuulle Cruise Port HaminaKotka -brändin alle on otettu kansainvälisten risteilyliikennetoimijoiden keskuudessa vastaan erittäin positiivisesti. Varustamoiden mukaan HaminaKotka tunnetaan globaalisti luotettavana ja vahvana sekä brändinä että toimijana. Risteilyvarustamomarkkinoinnin toimiessa vahvan sateenvarjon alla, on koko HaminaKotka Sataman tiimi käytettävissä operatiivisessa toiminnassa ja näin ollen suurempi voimavara tuotteen edelleen kehittämisessä markkinoilla.

Kesän 2020 risteilijät HaminaKotkassa:

9.7. MV Ocean Majesty

25.7. MS Serenissima

13.8. MS Hebridean Sky

21.8. Costa Favolosa

24.8. Costa Magica

Cruise Port HaminaKotka
myös somessa:



M/S Hebridean Sky vieraili Kotkan Kantasatamassa heinäkuussa 2019.
Kuva: Jarno Koivula Photography

HaminaKotka ottaa vastaan myös jättiristeilijöitä, kuten viime kesänä Mussalossa vieraillut MSC Meraviglia.
Kuva: Jarno Koivula Photography





Maailman neljänneksi suurin bioöljyjalostamo nousee Haminan satamaan

Suomalainen Fintoil rakentaa yli 100 miljoonan euron raakamäntyöljyjalostamon Haminan satamaan. Vuokrasopimus HaminaKotka Satama Oy:n kanssa allekirjoitettiin helmikuussa. Parhaillaan yritys hakee toiminnalleen ympäristö- ja rakennuslupia.

Selluteollisuuden sivutuotteena syntyvää mäntyöljyä voidaan jalostaa nk. "toisen sukupolven" biopolttoaineeksi tai kemianteollisuuden raaka-aineeksi. Fintoilin tuotannosta 65 prosenttia ohjautuu biopolttoaineiden tuotantoon, josta suurin osa menee HVO-tyyppisen (Hydrotreated Vegetable Oil) uusiutuvan dieselin raaka-aineeksi. Loput 35 prosenttia lähtee muun teollisuuden bioraaka-aineeksi.

Laitoksen valmistuttua Fintoilista tulee neljänneksi suurin raakamäntyöljyn jalostaja maailmassa. Toiminnan on arvioitu käynnistyvän vuonna 2022. Vuosittainen syöttökapasiteetti on 200 000 tonnia. Yhtiön päätuotteesta val-

mistetulla uusiutuvalla biodieselillä on jopa 90 % pienemmät CO₂-päästöt kuin fossiilisella dieselillä. Tämä tarkoittaa laitoksen arvioidulla tuotannolla noin 200 000 tonnia vähemmän CO₂-päästöjä vuosittain. Vähemmän vastaa noin 80 000 dieselauton vuosittaista CO₂-päästö määrää.

Haminan satama tarjosi valmiin toimintaympäristön

Päätös Fintoilin sijoittamisesta Suomeen ja Haminaan ei tapahtunut hetkessä, vaan prosessi sisälsi vuosia kestäneen perusteellisen arvioinnin.

Fintoilin toimitusjohtajana helmikuun alussa aloittanut **Jukka Ravaska** kertoo, että loppuvaiheessa Euroopan pohjoiset selluteollisuusmaat Suomi ja Ruotsi olivat tiukassa vertailussa keskenään.

- Valinnan ratkaisivat useat tekijät. Yhtenä niistä oli Haminan sataman logistisesti erinomainen sijainti Kaakkois-Suomeen keskittyneen selluteollisuuden vieressä sekä Euroopan ja Venäjän lähellä. Toiseksi nousi teollisuustoiminnan vaatimuksia vastaava toimintaympäristö ja Haminan sataman valmis infrastruktuuri. Ja kolmantena olivat laivayhteydet maailman satamamiiniin, Ravaska listaa.



Fintoilin toimitusjohtaja Jukka Ravaska ja hallituksen puheenjohtaja John Lindahl sekä HaminaKotka Satama Oy:n toimitusjohtaja Kimmo Naski vuokrasopimuksen allekirjoitustilaisuudessa Haminassa. Fintoilin laitos tulee sijoittumaan Haminan sataman nesteterminaaliin.



Sopimus allekirjoitettu. Fintoil Oy:n hallituksen jäsen Hannu Näsi ja HaminaKotka Satama Oy:n toimitusjohtaja Kimmo Naski.

Merkittävää liiketoimintaa ja liikennettä alueelle

Raaka-aineista lähes puolet tulee tulevalle jalostamolle laivatoimituksina. Iso osa jalostetuista tuotteista lähtee vientiin joko bulkki- tai konttikuljetuksina. Lähialueiden, kotimaan ja Ruotsin raaka-ainehankinnat ja lopputuotteiden toimitukset hoidetaan autokuljetuksina. Jonkin verran tulee myös junatoimituksia Venäjältä.

- 200 000 tonnia liikkuu vuosittain kahden kertaan: ensin Haminaan sisään, sitten Haminasta ulos. Tämä synnyttää monenlaista liiketoimintaa ja merkittäviä liikennevirtoja useisiin suuntiin, Ravaska jatkaa.

Hän arvioi, että toiminta työllistää väliillisesti noin 100 ihmistä 30 oman vakituisen työntekijän lisäksi. Vaikka hanke on vielä alkuvaiheessaan, on yhteistyö sataman kanssa alkanut Ravaskan mielestä mallikkaasti.

- Asiointi HaminaKotkan kanssa on sujunut kaikin puolin hyvin ja mutkattomasti. Luotamme sataman kokemukseen ja kykyyn vastata tarpeisiimme. Arvostamme, että satamassa toimii entuudestaan bulkki- ja kemikaalivarastoinnin toimijoita ja sitä, että Haminan satama on profiloitunut kemianteollisuutta palvelevaksi satamaksi ja alueeksi.

Ympäristöystävällinen prosessi

Fintoilin mäntyöljyn jakotislauksessa raaka-aineesta erotetaan lämmön ja alipaineen avulla valitut kemikaalit. Tislausprosessi on jätteenoton ja hajukaasut voidaan polttaa sekä jäähdytysvesi ohjata kunnalliseen vesilaitokseen.

- Tuotamme alhaisen hiilijalanjäljen raaka-aineita asiakkaillemme energiatehokkaasti ja ympäristöystävällisesti. Biopolttoaineidemme päästöt ovat jopa 90 % alhaisemmat verrattuna vastaaviin fossiilisiin, Fintoilin toimitusjohtaja **Jukka Ravaska** sanoo.

Biopolttoaineiden jalostusta vauhdittaa hyvän raaka-ainetilanteen lisäksi EU:n tavoite nostaa uusiutuvan energian osuus noin kolmannekseen energian kokonaiskulutuksesta vuoteen 2030 mennessä. Niin kutsuttujen toisen sukupolven kehittyneiden biopolttoaineiden osuus kasvaa, ja raakamäntyöljy on yksi hyväksytyiksi luokitelluista raaka-aineista, joista biopolttoaineita voidaan valmistaa.



Uusi purkutermiinaali tarjoaa entistä tehokkaamman toimintaympäristön HaminaKotkan satamassa

Suomen suurin transitoliikenteen toimija ja kuivabulkin eli irtolastin operaattori Rauanheimo investoi yli 17 miljoonaa euroa terminaalitoimintoihinsa HaminaKotkan satamassa. Tarkoituksena on vaihteittain nostaa Mussalon satamanosassa sijaitsevan bulkkitermiinalialueen vuosittaista tavarankäsittelykapasiteettia nykyisestä miljoonasta tonnista kolmeen miljoonaan tonniin.

Rakennustyöt alkoivat joulukuussa 2019 ja päättyivät heinäkuuhun 2020 mennessä. Töiden valmistuttua sisävarastoa vaativia kuivabulkkituotteita varten on kaikkiaan 30 000 m² varastotilaa, jonne mahtuu yhtä aikaa yli 120 000 tonnia bulkkitavaraa. Maan alle rakennettava uusi junavaunujen purkuasema on tärkeä osa investointia. HaminaKotka Satama Oy:n kanssa yhteistyössä rakennettavat ja suoraan purkutermiinaaliin johtavat uudet raiteet mahdollistavat merkittävän junamäärän kasvun termiinalialueella.

- Palvelemme Suomen kaivos-, metsä-

ja metalliteollisuuden lisäksi Venäjän transitoasiakkaita. Uusi purkutermiinaali sopii kotimaan asiakkaiden lisäksi erinomaisesti venäläisten asiakkaidemme tarpeisiin, sillä uusilla raiteilla voidaan ajaa myös Hopper-tavaravaunuja, joilla bulkkituotteita Venäjältä kuljetetaan, kertoo Rauanheimon toimitusjohtaja **Joakim Laxåback**.

Yhteistyö sataman kanssa luontevaa ja sujuvaa

Venäjältä Suomeen ja siitä edelleen kaikkialle maailmalle suuntautuvan Venäjän transitoliikenteen vientituotteita ovat mm. lannoitteet ja viljatuotteet. Suomen teollisuudelle tuodaan kalkkituotteita. Rauanheimon operointi kattaa kaikki palvelut vaunujen kuljetuksesta rajalta ja purusta laivojen purkamiseen asti.

- Tarvitsimme varsinkin Hamina-Kotkaseudulla lisää bulkkivarastointimahdollisuuksia. Uuden purkutermiinalin kapasiteetti tulee olemaan noin 500 tonnia eli kahdek-

san vaunua tunnissa. Tämä tehostaa toimintaamme ja parantaa entisestään palveluamme, Laxåback lisää.

Rauanheimo on tehnyt HaminaKotkan kanssa yhteistyötä vuodesta 2012 lähtien. Satama tarjoaa Laxåbackan mielestä loistavat mahdollisuuden tavarankäsittelyyn sekä bulkki-, kappaletavara- ja konttiliikenteissä.

- Yhteistyö sataman johdon kanssa on alusta alkaen ollut erinomaista, ja asiointi helppoa. He ymmärtävät liiketoimintamme tarpeita ja ovat osaltaan tehneet hienoa työtä Kouvola-Kotka/Hamina-rataosuuden akselipainon nostamiseksi 25 tonniin. Tämä tarkoittaa asiakkaillemme entistä suurempia toimituksia ja sitä kautta tehokkuuden lisääntymistä. Suomen suurimpana toimijana haluamme ehdottomasti olla mukana kehittämässä Suomen johtavinta satamaa, Laxåback toteaa.

Tiivistä yhteistyötä sataman kanssa:

LNG-terminaalin käyttöönottovalmistelut jo oven takana

Hamina LNG Oy:n omistaman LNG-terminaalin (Liquified Natural Gas) rakennustyöt Haminan kemikaalisatamassa ovat loppusuoralla. Nesteytettyä maakaasua toimittavan terminaalin varastotilan myynti alkaa tänä keväänä. Käyttöönottovalmisteluita tehdään ensi syksynä ja kaupallinen toiminta käynnistyy tammikuussa 2021. Varastointikapasiteettia uuteen terminaaliin syntyy ensimmäisessä vaiheessa 30 000 kuutiometriä, mikä vastaa energiasisällöltään noin 18 miljoonaa öljylittraa.

- Meistä tulee Suomen ainoa LNG:tä varastoiva ja välittävä operaattori, joka toimii sekä paikallisessa että valtakunnallisessa maakaasun siirto- ja jakeluverkossa. Tarjoamme näin ollen myös Baltian ja Suomen yhteiselle kaasumarkkinalle uuden syöttöpisteen, Hamina LNG Oy:n toimitusjohtaja **Esa Hallivuori** kertoo.

Avoimena palveluyhtiönä toimiva Hamina LNG aikoo tarjota nesteytetyn maakaasun varastointi- ja logistiikkapalvelua energiantuotantolaitosten ja teollisuuden lisäksi mm. meriliikenteelle ja raskaalle maantieliikenteelle. Ympäristöystävällinen LNG ei sisällä lainkaan raskasmetalleja tai rikkiä eikä sen käy-

töstä synny haitallisia pienhiukkaspäästöjä. CO₂-päästöt ovat merkittävästi pienemmät muihin fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna.

Sijainti ylivoimaisesti paras Suomessa

- LNG tuodaan erikoisvalmisteisilla säiliöaluk-silla terminaali-varastoomme, josta välitämme sitä eteenpäin kaasuverkkojen lisäksi laivoilla ja rekka-autoilla. Lisäksi LNG:tä käyttävät alukset voivat tankata suoraan terminaali-ssamme, Hallivuori jatkaa.

EU:n vaatimuksen mukaan vuodesta 2025 alkaen EU:n ydinsatamissa, joihin HaminaKotkan kuuluu, pitää olla mahdollisuus LNG:n tankkaukseen.

LNG-terminaali-investoinnin suunnittelun alettua 2014 käynnistyi myös yhteistyö HaminaKotkan Sataman kanssa. Hallivuoren mukaan yhteistyötä on tehty vuosien ajan tiiviisti niin sataman logistiikan, tekniikan kuin turvallisuus-yksiköidenkin kanssa. Hyvän yhteistyön lisäksi Hallivuori korostaa terminaalin erinomaista sijaintia.

- Sataman sijainti logistisesti on ylivoimai-

sesti paras, sillä Haminasta on meriteitse saavutettavissa kaikki Suomenlahden itäiset ja eteläiset satamat. Maantiekuljetusten näkökulmasta olemme ruuhka-Suomen alueella hyvin teollisuuden saavutettavissa.

Hallivuoren mukaan junakuljetusten mahdollisuuksia on jo sataman kanssa alustavasti mietitty, mutta tarkemmin ne tulevat suunnitellupöydälle investoinnin toisessa vaiheessa.

LNG-terminaali-investointi pähkinänkuoressa:

- Hamina LNG Oy perustaminen 2015
- Investointipäätös uudelle LNG-terminaalille, kesällä 2017
- Maanrakennustyöt alkoivat syksyllä 2017
- Varsinaiset rakennustyöt käynnistyivät kesällä 2018
- Terminaalin käyttöönotto vaihe alkaa syksyllä 2020
- Kaupallinen käyttöönotto alkuvuodesta 2021
- Terminaali-yhtiö tarjoaa LNG:n maahantuonti- ja varastointipalveluja kaikille halukkaille
- Investoinnin kokonaisbudjetti noin 100 miljoonaa euroa
- Varastointikapasiteettia 30 000 kuutiometriä
- Maakaasua varastoidaan betonirunkoisessa lämpöeristetyssä kaksoisvaippasäiliössä, joka pitää maakaasun nestemäisenä
- Terminaaliin syntyy 12 pysyvää työpaikkaa
- Läpivirtausliikenteestä ja tukipalveluista syntyy merkittävää uutta työllisyyttä
- Rakentaminen kahdessa vaiheessa



Kuva: Hamina LNG Oy

Rakentamista ympäristö huomioden

HaminaKotka Satama Oy ottaa toiminnassaan ympäristönäkökohdat huomioon niin satamarakentamisessa, alus-, rekka- kuin junaliikenteessä. Vesien suojeleminen, päästöjen vähentäminen, uusiutuvan energian ja materiaalien uusiokäyttö ovat tärkeä osa sataman kestävästä kehityksestä periaatteita.

Tässä artikkelissa esittelemme, miten ympäristönäkökulmat huomioidaan sataman kehittämisessä ja rakentamisessa.

Sataman kehitystyö on pitkäjänteistä toimintaa ja uuteen liiketoimintaan liittyvää suunnittelua tehdään jatkuvasti yhteistyössä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa. Toimiva infrastruktuuri on yksi HaminaKotka sataman tärkeimmistä menestystekijöistä. HaminaKotka Satama Oy kartoittaa jatkuvasti uusia tapoja toimia siten, että ympäristölle aiheutuva kuorma olisi mahdollisimman vähäinen. Pitkäjänteisessä infrastruktuurin kehittämistyössä ympäristönäkökulma on aina esillä. Sataman toiminta on ISO 14001:2015-sertifioitua eli erilaiset ympäristönäkökulmat on tunnistettu ja huomioitu kaikkialla – myös rakennustoissa.

Sataman käyttämiä urakoitsijoita vaaditaan sitoutumista ympäristövastuullisuuteen. Suosimme biopolttoaineiden ja biohajoavien hydraulijien käyttöä. Mahdollisia ympäristöhaittoja voivat olla esimerkiksi hydraulijien tai voiteluöljyn valuminen maahan tai mereen, polttoaineesta aiheutuvat ilmastot ja hiukkaspäästöt sekä pöly ja melu. Urakoitsijan on laadittava hankekohtainen turvallisuus- ja ympäristösuunnitelma, johon sisältyy ympäristöriski-analyysi sekä toimenpiteet näiden riskien minimoimiseksi. Urakoitsijoiden toimintaa valvotaan sataman ja ympäristöviranomaisten toimesta.

Kierrätysbetonia ja murskattua asfalttia

HaminaKotka Satama Oy soveltaa rakennustoissa kestävästä kehityksestä ja kiertotalouden periaatteita. Esimerkiksi vuosina 2012-2017 käytettiin yli 150 000 kuutiometriä puhdasta betonia- ja tiiliä jätettä Mussalon satamanosan D-alueen maatyöissä. Vuonna 2019 Mus-



Mussalon D-alueen rakennustoissa on hyödynnetty muun muassa ruopattuja maa-aineksia sekä puhdasta betonia- ja tiiliä jätettä.

salon D-alueelle rakennettiin melusuojavalli, jonka rakenteissa hyödynnettiin noin 8 000 tonnia Nord Stream 2 -projektista yli jäänyttä kierrätysbetonia. Alueelle ajettu maa- ja kiviaines tuotiin sataman välittömästä läheisyydestä, jolloin raskaasta liikenteestä syntyvät päästöt ja liikennevaikutukset voitiin minimoida.

Purkutöistä syntyvä betoni- ja asfalttijäte otetaan soveltuvin osin talteen myöhemmää käyttöä silmällä pitäen. Vuonna 2018 purettiin 20 000 m³ betonirakenteinen halli, josta saatiin käyttöön rakennusmateriaalia tulevia hankkeita varten. Käytöstä poistettu asfaltti murskataan ja käytetään uudelleen maa-alueita rakennettaessa. Vuonna 2019 murskattiin 50 000 tonnia

asfalttia, joka tullaan käyttämään varastoalueiden ja teiden pohjamateriaalina.

Aluehallintoviraston HaminaKotka Satama Oy:n toiminnalle myöntämiin ympäristölupien voit tutustua kotisivuillamme. Satamanosa-kohtaisten ympäristölupien ja hankekohtaisten vesilupien tarkkailuvaihtoehtoihin kuuluvat muun muassa toiminnan vaikutusten jatkuvat tarkkailu- ja mittaustoimet kohdistuen vesistö-, hulevesi-, ilmanlaatu- melu- ja kalataloustarkkailuun.

Lue lisää: www.haminakotka.com > Tietoa satamasta > Ympäristö

Koronaviruksen vaikutukset HaminaKotka Satama Oy:n toimintaan

Pyrimme turvaamaan satamapalvelut asiakkaillemme myös tässä vallitsevassa poikkeuksellisessa tilanteessa. Olemme laatineet varautumissuunnitelman, jonka mukaan toimimme ja seuraamme aktiivisesti Suomen hallituksen sekä viranomaisten tiedottamista.

Noudatamme yleisiä matkustamista ja työntekeä koskevia ohjeistuksia ja huomioimme valmiuslain asettamat velvoitteet viranomaisten avustamiseksi.

Seuraamme tilannetta ja tiedotamme mahdollisista vaikutuksista toimintaamme nettisivuillamme: www.haminakotka.com