



LOISTE

HAMINAKOTKAN SATAMAN UUTISIA 2/2018



Satama kasvaa ja kehittyy vauhdilla

Terramaren tehokas kalusto toi urakan
s. 2

Myös Finnpulp valitsi
Mussalon s. 4



Sopimusta allekirjoittamassa projektijohtaja Jari Kontunen, HaminaKotka Satama Oy:n toimitusjohtaja Kimmo Naski, Terramaren toimitusjohtaja Hannu Tomperi sekä johtaja Jarmo Yletyinen.

Terramaren tehokas kalusto toi urakan

Aallonmurtajan osittaisesta sortumisesta huolimatta ruoppaus- ja laituriurakka etenee hyvin.

Mussalon sataman laajennuksen ensimmäisen vaiheen suurin urakka on laiturin rakentaminen ja satama-altaan ruoppaus. HaminaKotka Satama Oy allekirjoitti noin 32 miljoonan euron arvoisen sopimuksen Terramare Oy:n kanssa heinäkuussa. Työt aloitettiin heti sopimuksen allekirjoituksesta.

Satama-altaan louhinta- ja ruoppaustyö valmistuu vuodenvaihteeseen mennessä ja aallonmurtajan rakentaminen kesään 2019 mennessä. Laituri ja koko Terramare Oy:n urakka on kokonaisuudessaan valmis ensi syksynä.

Räjäytyksiä päivittäin

Projektijohtaja **Jari Kontusen** mukaan haasteelliseksi uuden satama-altaan rakentamisen tekee sijainti ja 620 metriä pitkän aallonmurtajan rakentaminen. Alue on alttiina säiden vaihteluille.

Louhinta ja ruoppaus tehdään vedenalaisena työnä. Räjäytyksiä alueella on päivittäin. Allasalueella on louhittavaa maa-ainesta noin 220 000 kuutiometriä sekä moreenia ja löyhiä maa-aineksia noin 500 000 kuutiota. Niiden tilalle syntyy 15,3-metrinen syväväylä.

Maa-aineksista rakennetaan aallonmurtaja ja ylimääräinen massa kuljetetaan proomuilla vesiläjitelyalueelle Palaskylänlahteen.

Terramarella paras kalusto

Mussalossa urakoiva Terramare voitti EU:n laajuisen hankintakilpailun lähinnä laadukkaalla kalustonsa ansiosta. Terramaren kalusto on Itämeren alueen suurinta ja kaluston käyttäjillä merkittävät referenssit.

- Tämän suuruinen urakka vie yleensä yli kaksi vuotta. Nyt valmista tulee vuodessa, Kontunen sanoo.

Hankintakriteerinä oli laadun lisäksi hinta, mutta pääpaino urakkakilpailussa oli laadulla ja riskien hallinnalla. Terramare Oy on osa hollantilaista Boskalis-konsernia.

Aallonmurtajaa vahvistetaan

Johtaja **Jarmo Yletyinen** Terramaresta sanoo, että Mussalon urakka on lähtenyt räväkästi käyntiin. Kalustoa ja henkilökuntaa työmaalla on paljon. Hän toivoo leutoa ja myöhäistä talvea, jotta työt voisivat jatkua mahdollisimman pitkään.

Aallonmurtajan rakentamisessa sattunut ennalta arvaamaton tapahtuma, jossa osa penkereestä pääsi sortumaan, on Yletyisen mukaan aiheuttanut 4-5 viikon viiveen. Aallonmurtajaan on tehty uudet geotekniset suunnitelmat, joiden mukaan rakenteita vahvistetaan ja kaikki

pehmeä aines poistetaan ennen rakentamista.

- Meillä on HaminaKotka Satama Oy:n kanssa pitkä asiakassuhde ja teemme tätä hyvässä yhteistyössä, Jarmo Yletyinen sanoo.

Terramarelle Mussalon urakka on todella merkittävä, kotimaisista töistä ylivoimaisesti suurin.

Laiturielementit tehdään liukuvalutekniikalla

D-osan 233-metrinen laiturin betoniset laiturielementit tehdään liukuvalutekniikalla Mussalon B-osalla ja ne valmistuvat ensi vuoden vaihteessa. Painavimmat elementit ovat noin 300 tonnia ja korkeutta niillä on lähes 19 m.

Elementit kuljetetaan raskaalla lauttanosturilla vesiväylää pitkin D-osalle ja ne asennetaan paikoilleen ensi keväänä.

Valmistuessaan D-osan ensimmäinen vaihe palvelee rakenteilla olevaa sellukeskusta, jossa toiminnan osapuolina ovat UPM ja Stevec.

Sarens on käynnistänyt varsinaisen toimintansa HaminaKotkan satamassa

Sarens on käynnistänyt toimintansa HaminaKotkan satamassa tänä vuonna. Alustavat kokoukset kuljetushankkeesta pidettiin kesäkuussa 2015, ja yli kolmen vuoden suunnittelun ja rakentamisen jälkeen nyt on päästy toteutukseen.

HaminaKotkan satama valitsi Terramare Oy:n laitureiden ja kenttäalueiden rakennusurakoitsijaksi joulukuussa 2016. Palokangas 2:n ja 3:n työt valmistuivat lokakuussa 2017, ja pian näiden jälkeen valmistuivat neljän hehtaarin varastointialue ja uudet moduulien kuljetuslaitojen laituripaikat vuoden 2017 lopulla. Hankkeen valmistuminen on vaatinut yli 200 000 m³:n maa-ainemassojen ruoppausta, yli 300 paalun asentamista, 6 500 m³ betonia ja yli 150 000 m² asfaltoituja alueita.

Toiminnan alustaminen, suunnittelu ja koulutus satamassa ajoittuivat vuoden 2018 alkupuolelle, ja 16.7.2018 ensimmäinen moduuleja kuljettanut valtamerialus kiinnittyi Palokangas 3:n laiturin. Tämän jälkeen Sarens valmisteli ja lastasi kaksi ensimmäistä moduulia moduulien kuljetuslaitoihin heinäkuun 2018 lopulla.

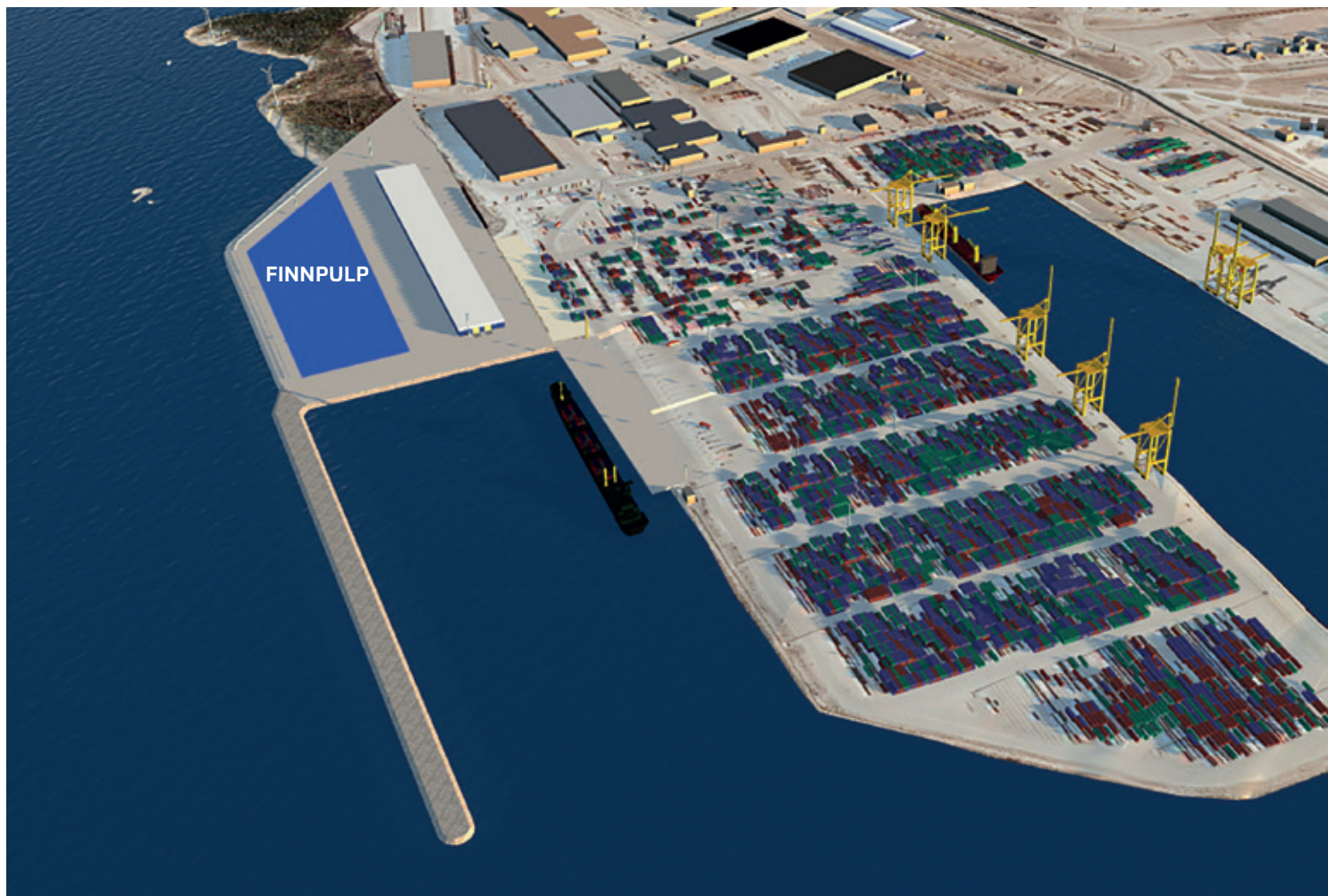
Heinäkuusta 2018 lähtien moduuleja on toimitettu HaminaKotkan satamaan, varastoitu siellä ja lastattu jokilaivoihin jatkokuljetusta

varten. Satama jatkaa tiivistä yhteistyötä Sarensin kanssa, jotta moduulien kuljetukset satamasta tapahtuvat jatkossakin sujuvasti.

Toiminnan käynnistymisestä lähtien HaminaKotkan satama on pystynyt tarjoamaan lisä-

tilaa moduulien varastointiin talvikaudella. Tämä on edellyttänyt Centoksen vanhan varaston purkamista ja viiden hehtaarin suuruisen lisäalueen käyttöönottoa. Kyseinen työ valmistuu vuoden 2019 alkupuolella.





Myös Finnpulp valitsi Mussalon

Uusi D-alue täyttyi odotettua paljon nopeammin. HaminaKotka satamasta tulee Itämeren suurin sellusatama.

HaminaKotka Satama Oy:n hyvän kehä jatkuu. Yhtiö on solminut mittavan aiesopimuksen Finnpulp Oy:n kanssa siitä, että Finnpulpin Kuopioon suunnitella olevan biotuotetehtaan ulkomaille lähtevä sellu kulkee HaminaKotka sataman Mussalon D-alueen kautta.

Finnpulpin laitos tulee olemaan maailman suurin havusellutehdas ja Suomen kaikkien aikojen suurin metsäteollisuusinvestointi. Kooltaan se on vaikkapa 3-4 Sunilan sellutehdasta.

Finnpulpin 1,2 miljoonan tonnin sellutuotanto menee lähes kokonaisuudessaan vientiin.

Liikenne lisää liikennettä

Viime maaliskuussa HaminaKotka Satama Oy, Steveco ja UPM sopivat huomattavan sellukeskuksen rakentamisesta Mussalon uudelle D-alueelle. Sen luontevana jatkona tulevat Finnpulpin toiminnot samalle alueelle.

Yhdessä kaksi isoa sopimusta tekevät HaminaKotka Satamasta Itämeren suurimman sellusataman. HaminaKotka Satama Oy:n toimitusjohtaja **Kimmo Naski** iloitsee paitsi sellu-

liikenteen kasvusta myös sen todella mittavasta vaikutuksesta satamaliikenteeseen oheisvirtoina kuten paluukontteina.

– Liikenne lisää aina liikennettä, sanoo Naski.

– Finnpulpin satamavalinta on HaminaKotkalle valtava mahdollisuus ja nostaa metsäteollisuusvientimme uuteen ulottuvuuteen.

– D-alueen rakennuspäätös on osoittautunut kannattavaksi jo ennen kuin alue on valmistunut.

Naski sanoo, ettei hän villeimmissä unelmissaankaan voinut kuvitella, että uusi D-alue olisi jo nyt täynnä – puoli vuotta ensimmäisen operointisopimuksen jälkeen.

– Vahvuutemme on siinä, kuinka paljon meihin luotetaan.

D-alueen nopea täyttyminen ei aiheuta sataman välittömiä laajentamispaineita. Naskin mukaan kaasuputkikuljetukset Mussalosta ja Kazakstanin moduulikuljetukset Haminasta ovat projekteja, jotka päätyvät aikanaan ja vapauttavat tilaa muulle toiminnalle.

HaminaKotka Satama Oy:n hallituksen puheenjohtaja **Pekka Posti** korostaa, että sataman hyppy uuteen kokoluokkaan paitsi tuo Kotkaan työpaikkoja ja verotuloja myös luo luottamusta tulevaisuuteen.

Hyvä rataverkko ja uusi alue

Muitakin ottajia Finnpulpin selulla olisi varmasti ollut, ja Finnpulp olikin yhteydessä useisiin satamiin. Finnpulpin toimitusjohtajan **Martti Fredriksonin** mukaan HaminaKotka Satama valikoitui vientisatamaksi lähinnä kolmesta syystä: se on lähempänä Kuopiota kuin muut satamat, rataverkko on hyvä ja Mussaloon on rakennettu uusi D-alue nimenomaan sellun vientiä varten.

– Tällä olemme hyvissä käsissä.

– Sillä on erittäin suuri merkitys, minkälaisessa ympäristössä ja minkälaisella tehokkuudella pystymme toimimaan, Martti Fredrikson toteaa.

Finnpulpin logistiikan konsulttina toimiva **Pekka Koskinen** perustelee Mussalon valintaa



Finnpulp Oy:n toimitusjohtaja Martti Fredrikson, Brave Logistics Finland Oy:n toimitusjohtaja Pekka Koskinen, HaminaKotka Satama Oy:n hallituksen puheenjohtaja Pekka Posti sekä toimitusjohtaja Kimmo Naski ja Finnpulp Oy:n kaupallinen johtaja Jyrki Yrjö-Koskinen aiesopimuksen allekirjoitustilaisuudessa.

lisää. Finnpulp pääsee rakentamaan uuden ison varaston lähelle (40 metriä) laituria, mikä tekee operoinnin helpoksi. Myös konttialue on lähellä. Lisäksi syväväylä takaa, että vettä on riittävästi isoille Kiinan-liikenteen laivoille.

Kotolahtea on pakko laajentaa

Hyvin toimivalla logistiikalla on Finnpulpin hankkeessa ratkaiseva merkitys. Finnpulpin päävarasto tulee olemaan Mussalossa, jonne sellu tuodaan junalla. Rautatiekuljetukset ovatkin logistiikkaketjun haavoittuvuin osa.

Finnpulp on saanut Liikennevirastolta lupauksen, että kuusi 400 metrin pituista junaa (kolme täyttä ja kolme tyhjää) vuorokaudessa mahtuu liikennöimään raiteille, vaikkei kaksoisraide lähitulevaisuudessa toteutuisikaan.

Pullonkaulaksi voi muodostua Kotolahden ratapiha, joka jo nykyisin on ahdas. Ratapihan laajentaminen on ollut suunnitelmissa jo pitkään, mutta valtion rahoitusta ei ole tullut.

– Häiriöt logistiikassa ovat meille pahinta. Tehtaan alasajo sen vuoksi olisi tosi iso juttu,

Martti Fredrikson sanoo.

Kimmo Naski korostaa, että valtion on nyt vihdoin aika tulla mukaan Kotolahden laajentamiseen. Valtiolta 20 miljoonaa on pieni raha verrattuna yksityisen tekemään 1,4 miljardin euron tehdasinvestointiin. Satamayhtiön ja asiakkaiden yhteinen kirje valtion suuntaan on tekeillä.

Havusellua Kiinan markkinoille

Finnpulpin jätti-investointi on vastaus sellun kasvavaan kysyntään maailmanmarkkinoilla. Nimenomaan pohjoinen havusellu on arvostettu erikoistuote.

Finnpulpin päämarkkinakohde on Kiina, joka on maailman nopeimmin kasvava havusellun markkina. Osan Finnpulpista omistaa Kiinan suurin pehmapaperivalmistaja Hengan International, jolla 26 pehmapaperikonetta Kiinassa.

Eastern Baltic Hub - Itäisen Itämeren solmukohta

HaminaKotkan sataman yhteyksien parantaminen Skandinavia-Välimeri-käytävällä

Hanke kehittää tehokasta satama-infrastruktuuria ja turvallista meriyhteyttä kontti- ja kuivalastialuksille sekä tehokkaita takamaayhteyksiä. Tehtävät parannukset mahdollistavat paremmat palvelut lisääntyvälle selluteollisuuden tuotteiden liikenteelle ja suuremmille aluksille. Hanke sisältää seuraavat investoinnit: satama-altaan ruoppauksen sekä aallonmurtajan, laiturin ja rai-deyhteyden rakentamisen. Hankkeen toteutusaika on 12.4.2018–31.12.2021. Hankkeelle on myönnetty EU-tukea n. 11 miljoonaa euroa.

 Yhteisrahoitettu Euroopan unionin Verkkojen Eurooppa -välineestä

Mussalon D-alue

- HaminaKotka Satama Oy:n laajennus (20 ha) Mussalon länsilaidalla.
- Satama-altaan louhinta- ja ruoppaustyö (kulkusyvyyttä 15,3 m) valmistuu syksyllä 2019.
- Aallonmurtaja (620 m) on valmis syksyllä 2019.
- Laituri (220 m) on valmis syksyllä 2019.
- Laituri-, aallonmurtaja- ja ruoppaustyötä urakoi Terramare Oy.
- HaminaKotka Satama Oy rakennuttaa parhaillaan junanrataa alueelle.
- Steveco Oy rakennuttaa parhaillaan alueelle 20 000 neliön varaston, pituus 400 m.
- UPM keskittää varastoon Kymin ja Kaukaan tehtaiden meritse kulkevan sellun, jota Steveco operoi. Laivaukset alkavat vuoden vaihteessa.
- Finnpulp aikoo keskittää tulevan Kuopion tehtaan sellun viennin (tuotanto 1,2 milj. tn) Mussaloon. Se rakennuttaa alueelle suuren varastohallin. Operointiyhtyritystä ei ole vielä valittu.



LNG-terminaalin rakentaminen täydessä vauhdissa

Terminaali palvelee liikennettä ja teollisuutta.

LNG-terminaalin rakentaminen Haminan kemikaalisatamaan on täydessä vauhdissa. Kaikki maanalaiset rakennustyöt on tehty ja LNG-säiliön liukuvalutöitä valmistellaan. Kaupalliseen käyttöön terminaali otetaan loppuvuodesta 2020.

Terminaalin omistaa Hamina LNG Oy, joka on Haminan Energian, virolaisen Alexelan sekä Wärtsilän yhteisyritys. Terminaalin EPC-toimittajana on Wärtsilä.

LNG on nesteytettyä maakaasua, joka on ympäristöystävällinen polttoaine. Se korvaa polttonesteitä tie- ja meriliikenteessä sekä lämmityskäytössä. LNG:n käyttö ei aiheuta rikkioksidipäästöjä.

Terminaali rakennetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan 30 000 kuutiometriä nesteytettyä maa-

kaasua vetävä varastosäiliö. Siitä voidaan toimittaa kaasua Haminan Energian jakeluverkkoon sekä jakeluverkon ulkopuolisille asiakkaille niin maantie- kuin meriliikenteen tarpeisiin.

Tulevaisuuden polttoaine

HaminaKotka Satama Oy:lle LNG-terminaalin on monella tavalla tärkeä hanke. Toimitusjohtaja **Kimmo Naskin** mukaan nesteytetty maakaasu on tulevaisuuden polttoaine.

Suuri osa Itämerelle viime aikoina tilausta uusista laivoista on LNG-käyttöisiä.

– Muutoksen lähtökohta on EU:n asettamassa rikkidirektiivissä, mutta myös varustamojen asenne on muuttunut entistä ympäristöystävällisempään suuntaan, Kimmo Naski toteaa.

LNG-terminaali täyttää myös EU:n vaatimuksen, jonka mukaan vuodesta 2025 alkaen EU:n ydinsatamissa, joihin HaminaKotkan kuuluu, pitää olla mahdollisuus LNG:n tankkaukseen. Alkuvaiheessa terminaali palvelee aluksia enemmän satamassa olevaa teollisuutta.

Tulevaisuudessa alueelle on mahdollista rakentaa toinen, 20 000 kuutiometrin kokoinen varastosäiliö.

Ensimmäisen vaiheen työllisyysvaikutus on noin sata henkilötyövuotta. Pysyviä työpaikkoja terminaaliin tulee kymmenkunta käytön ja kunnossapidon tehtäviin vuodesta 2020 alkaen. Lisäksi useita kymmeniä työpaikkoja syntyy epäsuorasti myyntiin ja logistiikkaan.

Ministerivierailu HaminaKotkan satamassa

Valtiovarainministeri **Petteri Orpo** vieraili HaminaKotka Satamassa muuraamassa Hamina LNG Oy:n rakentaman LNG-terminaalin peruskiven ja tutustumassa HaminaKotkan sataman toimintoihin. Toimitusjohtaja **Kimmo Naski** kertoi ministerille sataman investointitarpeista valtion suuntaan.

Kuvassa ministeri Orpo HaminaKotka Satama Oy:n vastaavan työnjohtajan Juha Reilan työtakissa. Kiitokseksi takin lainasta Reila sai ministerin nimikirjoituksen takkiin.



UPM:n biojalostamohankkeen suunnittelu etenee hyvin

Toteutuessaan hankkeella olisi iso vaikutus Kotkan alueen talouteen ja työllisyyteen.



UPM:n biojalostamon suunnittelu Mussalon satamaan etenee hyvin. Biopolttoaineiden kehityksestä UPM:ssä vastaava johtaja **Petri Kukkonen** korostaa, että inves-

tointipäätöstä ei ole tehty, eikä yhtiö halua sanoa hankkeen aikataulusta vielä mitään, mutta tällä hetkellä kaikki näyttää hyvältä.

Kukkonen iloitsee muun muassa uusiutuvan energian direktiivin hyväksymisestä EU:ssa. Sen mukaan uusiutuvan energian osuus nousee vuoteen 2030 mennessä 32 prosenttiin. Lisäksi samana aikana uusiutuvan energian osuus liikenteen käyttämästä energiasta nousee 14 prosenttiin.

– Kysyntäpuolella näyttää lupaavalta polttoaineemme suhteen, koska liikenteen päästöjä voidaan vähentää hyvin tehokkaasti kehittyneillä polttoaineilla, Kukkonen sanoo.

EU-päätösten lisäksi Suomen omat liikenteen päästövähennämätavoitteet puoltavat uuden biojalostamokapasiteetin rakentamista Suomeen.

Kaikkien aikojen suurin investointi

UPM suunnittelee Mussalon satamaan jättimäistä biojalostamaa.

– Se olisi toteutuessaan kaikkien aikojen suurin investointi HaminaKotkan satamassa, toteaa HaminaKotka Satama Oy:n toimitusjohtaja **Kimmo Naski**.

Suunniteltu laitos vaikuttaisi Kotkan alueen elinkeinoihin ja talouteen erittäin positiivisesti. Se lisäisi roimasti sataman liikennettä ja työllistäisi sekä suoraan että välillisesti satoja ihmisiä.

Rakennusvaiheessa parin-kolmen vuoden aikana jalostamon on arvioitu työllistävän noin 1500 henkilöä ja toimintavaiheessaan suoraan 150. Välilliset työllisyysvaikutukset ovat sitäkin suuremmat.

Merkittäviä ympäristövaikutuksia

Biojalostamossa valmistettaisiin noin 500 000 tonnia kehittyneitä liikenteen polttoaineita tie-, laiva- ja lentoliikenteen käyttöön useista kestävästä raaka-aineista. Tuotteilla voidaan korvata fossiilisia raaka-aineita myös kemianteollisuudessa, esimerkiksi muovin valmistuksessa.

Kestävät, uusiutuvat raaka-aineet ja tehok-

kaat prosessit mahdollistaisivat Kotkan biojalostamon tuotteiden merkittävästi pienemmän hiilijalanjäljen fossiilisista raaka-aineista valmistettuihin polttoaineisiin ja tuotteisiin verrattuna.

YVA-selostuksen mukaan hankkeella olisi merkittäviä positiivisia vaikutuksia muun muassa jätteiden ja tähteiden hyötykäytön lisääntymisen ja kasvihuonekaasupäästöjen vähenemän kautta. Vähennä on suuruudeltaan jopa 16 prosenttia Suomen tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä ja vastaa kolmen Helsingin kokoisen kaupungin tieliikennepäästöjä.

Valokuva: Soile Turkulainen/Pöyry



ILP-Group investoi mekaanisen metsäteollisuuden tuotteiden käsittelyyn Mussalossa

HaminaKotka Satama Oy, Keitele Group Oy ja ILP-Group ovat solmineet pitkäaikaisen sopimuksen sahatavaran ja liimapuun viennistä Kotkan Mussalosta maailmalle. Vuoden 2023 loppuun asti ulottuva sopimus luo edellytykset nykyisen liikennemäärän kaksikertaistumiselle, joka tarkoittaisi 10 000-12 000 konttia eli 500 000-600 000 kuutiota sahatavaraa ja puutuotteita vuodessa.

Tällä hetkellä ILP-Group käsittelee ja varastoi Keitele Groupin tavaraa kahdella eri alueella Mussalon satamassa. Keväällä solmitun sopimuksen myötä Keitele Groupin tuotteiden käsittely keskitetään pääosin Mussalon satamassa Palaslahteen, jonne ILP-Group on rakentanut uuden terminaalin ja lisää käsittelyaluetta. Lisäksi HaminaKotkan Satama rakentaa uutta raidetta n. 500 m käsittelyä varten. Inves-

toinnit ovat yhteisarvoltaan noin kaksi miljoonaa euroa.

– Nyt tehdyt investoinnit ja pitkäaikainen kolmikantayhteistyö HaminaKotka Satama Oy:n, ILP-Groupin ja Keitele Groupin välillä ovat luoneet suotuisan tilanteen jatkoinvestoinneille konsernimme metsäteollisuuden palveluiden liiketoiminnassa, sanoo ILP-Groupin hallituksen puheenjohtaja **Timo Petäjä**.

Ministeri Häkkänen tutustui HaminaKotkan satamaan

HaminaKotkan satama sai jälleen 8.10.2018 vieraan eduskunnasta, kun oikeusministeri **Antti Häkkänen** kävi Mussalossa tutustumassa sataman toimintaan.



Nimitysuutisia



FM **Petra Kuitunen** aloitti 15.10.2018 HaminaKotka Satama Oy:n markkinointipäällikkönä.

Kuitunen siirtyi tehtävään Kymenlaakson kauppakamarin koulutuspäällikön paikalta. Aiemmin hän toiminut useissa eri tehtävissä Steveco Oy:ssä.



RI **Jari Kontunen** aloittaa HaminaKotka Satama Oy:n teknisenä johtajana 1.1.2019 alkaen.

Kontunen siirtyy tehtävään Sitowise Oy:n rakennuttamisjohtajan tehtävästä. Hän on toiminut rakennusalan eri johtotehtävissä yli 30 vuoden ajan.

Hyvää joulua ja
onnellista vuotta
2019!

HaminaKotka Satama Oy ja
Kotkan Satamatalot Oy

Joululahja Suomenlahdelle

HaminaKotka Satama Oy lahjoittaa joululahjoihin tarkoitetut varat tänä vuonna John Nurmisen Säätiön Puhdas Itämeri -hankkeen Pelasta pala Itämerä -kampanjalle. Kaksi vuotta sitten käynnistyneellä kampanjalla kerätään varoja säätiön työlle Itämeren hyväksi.

- Itämeri on meidän kotimeremme, siksi sen puhtauden pitää olla kaikille Itämeren maille tärkeää, toteaa HaminaKotka Satama Oy:n toimitusjohtaja **Kimmo Naski**.

John Nurmisen Säätiö on tehnyt työtä Itämeren ravinnepäästöistä aiheutuvaa rehevöitymisongelmaa vastaan jo yli kymmenen vuotta. Tässä ajassa se on yhdessä julkisen sektorin toimijoiden, kehityspankkien sekä venäläisten yhteistyökumppaneidensa kanssa pystynyt vähentämään 75 prosenttia rehevöittäviä fosforipäästöjä Suomenlahdella. Toimenpiteillä on ollut suora positiivinen vaikutus myös Haminan ja Kotkan edustojen merialueiden vedenlaatuun ja kirkkauteen.

- Verkkosivuiltamme lahjoittajat näkevät, mihin Itämeri-hankkeisiin heidän lahjansa kohdentuu ja kuinka paljon omalla lahjoituksella levää merestä poistetaan. Lämpimät kiitokset satamalle joululahjasta ja rauhallista joulua kaikille, John Nurmisen Säätiön Itämeri-hankkeita johtava **Marjukka Porvari** toivottaa.

Lue lisää säätiön työstä Itämeren suojelemiseksi:
www.haminakotka.com