

Aboard ¹/₁₀

Turun Sataman asiakaslehti kuljetusalan ammattilaisille



Tässä numerossa:

Yksi laiva – monta linjaa

Tavara ei kulje tekstiviestillä
– investoinnit liikenneyhteyksiin
kasvattavat kansantaloutta

Portviini
– Portugalin makea lahja maailmalle



Kannen kuva: Jouni Saaristo

SISÄLLYSLUETTELO

Pääkirjoitus.....	3
Yksi laiva – monta linjaa	4
Tavara ei kulje tekstiviestillä – investoinnit liikenneyhteyksiin kasvattavat kansantaloutta	6
Kiskokuorma avasi SeaRailin uuden kuormauspaikan.....	9
Aurajoki ajan virrassa – kuljetusväylästä kaupunkikulttuurin keskipisteeksi	10
Sataman kautta: Suomalaisen graniitin meritie alkaa Turusta	14
GreenPort-opintomatka: Kohdataan ympäristö, yhteiskunta- ja taloushaasteet yhdessä.....	16
Portviini – Portugalin makea lahja maailmalle	19
Luksusjahdit tuovat kansainvälisyyttä Aurajoelle	20
Sataman työntekijä: Archipelago VTS varmistaa liikenteen turvallisuuden	22

Aboard 1/2010

Turun Sataman asiakaslehti
kuljetusalan ammattilaisille

PÄÄTOIMITTAJA:

Turun Sataman toimitusjohtaja
Christian Ramberg

TOIMITUS JA TAITTO:

Turun Sataman markkinointiosasto

PAINO: Finepress Oy

PAINOSMÄÄRÄ: 3000 kpl



Tehokas satama palvelee monta toimialaa

Turun satama on tehokkaasti toimiva logistinen keskus, joka palvelee useita eri toimialoja ja liikennesuuntia. Sataman poikkeuksellisen monipuolista asiakaskuntaa edustavat muiden muassa tukkukauppa, telakka-, elektroniikka-, metalli-, metsä- ja kemianteollisuus. Kauttamme kulkee merkittävä määrä Suomen viennistä ja tuonnista elintarvikkeista kodinkoneisiin ja varaosista teollisuuden raskaisiin tuotantokoneisiin.

Yhteistyössä näiden alojen toimijoiden kanssa kehitämme satamaa vastaamaan yhä paremmin heidän tarpeitaan. Näkyvintä kehitys on ollut jakelukeskustoiminnassa, jonka tuloksena satamaan on nopeassa tahdissa noussut kaksi jättimäistä logistiikkakeskusta. Asiakkaiden tarpeista lähtien olemme kehittäneet valmiuksiamme myös vaativien erikoiskuljetusten hoitamiseen, mistä esimerkkejä löytyy tästäkin lehdestä.

Vuonna 2010 kehittämisen painopistealueita ovat varastotoiminnan rakennusinvestointien jatkaminen, Pansion sataman suunnitelmien eteenpäin vieminen sekä matkustaja- ja ro-ro-liikenteen palvelujen tehostaminen. Perinteisesti vahvan Skandinavian liikenteen rinnalla panostamme Saksan ja Keski-Euroopan liikenteen kehittämiseen.

Viime vuonna 860-vuotisjuhliiaan viettänyt Turun Satama haluaa olla myös elävä osa kotikaupunkiaan. Kun varsinainen satama-alue on tänä päivänä suljettu kaupunkilaisilta, tuodaan satama lähemmäksi kaupunkilaisia Forum Marinumiin toteutetun virtuaalisen sataman avulla.

Euroopan Merisatamien Liiton ESPO:n ”Satamien yhteiskunnallinen integraatio” -kilpailussa loppusuoralle pääsystä virtuaalisatamaa jatkaa uusi Jokisatama-projekti. Jokisatama tuo merellistä tunnelmaa Aurajoen alajuoksulle ja muistuttaa kaupunkilaisia sataman merkityksestä Turulle ja koko Suomen historialle. Jokavuotiseksi tapahtumaksi suunniteltuja Jokisataman avajaisia vietetään toukokuun viimeisenä viikonloppuna.

Tervetuloa tutustumaan Turun Satamaan!

Christian Ramberg
toimitusjohtaja

Yksi laiva – monta linjaa



Mann Lines keskittyy erikoistuneille pienmarkkinoille ja kuljettaa tuotteita usealle eri asiakkaalle laajalla alueella.

Brittiläisen linjaoperaattori Mann Linesin päätoimialana on ro-ro-palvelu reitillä Turku–Bremerhaven–Harwich–Cuxhaven–Paldiski–Turku. Linja perustettiin jo vuonna 1992 ja sai nykyisen muotonsa vuonna 1999, kun uudisrakennus Estraden rahdattiin pitkäksi aikaa Borrelta. Mann Lines Oy:n toimitusjohtaja **Timo Helannon** mielestä keskittymisestä moniin pieniin markkinasektoreihin on ollut suurta etua lama-aikanakin.

– Viime vuosi oli todella vaikea, mutta vahvuutemme on siinä, ettemme seuraa valtavirtaa. Teemme yhteistyötä monen keskisuuren rahdinomistajan kanssa monilla eri sektoreilla sen sijaan, että meillä olisi vain muutama suuri asiakas. Konepajateollisuus on meille yhä tärkeämpi, ja nykyään sen tuotteet vievät suurimman osan kapasiteettiamme.

Timo Helannon mielestä yrityksen toisena vahvuutena on linjaverkosto, joka on optimoitu usean eri sataman kanssa.

– Turusta on mahdollista kuljettaa rahtia neljään eri satamaan, ja sama pätee jokaiseen järjestelmässä mukana olevaan satamaan. Vaikka meillä on vain yksi alus, pystymme tarjoamaan laajan verkoston, joka mahdollistaa hyvinkin erilaisten reitien myymisen.

Mann Linesin ro-ro-liikenteen eri osareiteillä on omat profiilinsa. Esimerkiksi Turku–Bremerhaven on syöttölinja.

– Olemme ainoa operaattori, joka tarjoaa ro-ro-syöttöliikennettä Suomesta saksalaiseen satamaan. Bremerhavenista on monia suoria kuljetuksia lähes kaikkialle maailmaan, Timo Helanto kertoo.

Pääosan vientirahdista muodostavat projektikuljetukset, jotka sisältävät arvokkaita metalliteollisuuden tuotteita kuten koneita, kaivoslaitteita, traktoreita, dumppereita ja leikkuukoneita. Saksasta tuodaan monia perustuotteita kuten terästä ja levyjä.

Suurin yksittäinen linja on kuitenkin alkuperäinen pääreitti Turun ja Harwichin välillä. Timo Helannon mukaan Englannin-linjalla rahti muodostuu pääasiassa

tyypillisistä vientituotteista kuten metsäteollisuuden tuotteista ja sahatavarasta, joita on kuljetettu Suomesta Englantiin vuosisatoja.

Valtaviennin Venäjän markkinoiden takia Paldiski on mukana verkostossa sen suotuisan sijainnin takia. Noin 90 prosenttia Mann Linesin Venäjän-kuljetuksista puretaan Paldiskissa. Loppuosa Paldiskiinkin viedystä rahdista päätyy muihin CIS-alueen maihin. Timo Helannon mielestä on tärkeää olla mukana Venäjän markkinoilla myös laman aikana.

– On ansaittava markkinoiden luottamus ja näytettävä, että on sitoutunut siihen mitä tekee. Juuri nyt se on vaikeaa korkeiden kustannusten takia. Mutta olen vakuuttunut siitä, että ne jotka pystyvät olemaan nyt mukana ja pitämään liikennettä yllä, voivat kuoria kerman päältä, kun markkinat taas elpyvät.

– Saamme Venäjän-liikenteen volyymit takaisin, mutta milloin, jää nähtäväksi. Transitoliikenteessä on jo merkkejä kasvusta, vaikkakaan ei vielä merkittävästi. Venäjän markkinat ovat aina olleet jok-



Vuonna 2011 Mann Lines aikarhahtaa kaksi uudisrakennusta Borelta. Kuva: Bore

seenkin arvoitukselliset. Jyrkkiä muutoksia saattaa tapahtua lyhyessä ajassa suuntaan kuin toiseenkin.

Vuonna 2011 Mann Lines asettaa liikenteeseen kaksi uudisrakennusta, jotka rahdataan Borelta useaksi vuodeksi.

Niiden liikenteen yksityiskohdat ovat vielä määrittelemättä, mutta Timo Helanto vakuuttaa, että palvelun peruskonsepti pysyy samana.

– Olemme osallistuneet uudisrakennusten suunnitteluun, koska meidän

täytyy pystyä kuljettamaan melkein mitä tahansa ro-ro-rahtia, muun muassa erittäin painavia ajoneuvoja. Pääkannen leveyden on oltava riittävä, ja ennen kaikkea sen vapaan korkeuden on oltava korkeampi kuin normaalissa ro-ro-aluksessa. Nostettavat autokannet ovat tärkeä osa toimintamalliamme. Periaatteessa sovellamme Estradenin konseptia uudisrakennukseen, mutta uusiakin piirteitä tietysti löytyy.

Uudisrakennuksen suunnitteluprosessissa otettiin erityisesti huomioon ympäristövaikutusten minimointi. Alusten polttoaineenkulutuksen suhde lastikapasiteettiin tekee aluksista vihreämpiä kuin monista edellisten sukupolvien ro-ro-aluksista, mutta myös taloudellisempia. Lisäksi uudisrakennukset suurentavat Mann Linesin lastikapasiteettia huomattavasti.

– Tarkoituksenamme on laajentaa nykyisiä markkinoitamme ja valloittaa uusia. Jos tämä ei ole mahdollista Itämerellä, suuntaamme katseemme myös muille alueille.

TEKSTI JA KUVAT: Pär-Henrik Sjöström



– Turusta on mahdollista kuljettaa rahtia neljään eri satamaan, ja sama pätee jokaiseen järjestelmässä mukana olevaan satamaan. Vaikka meillä on vain yksi alus, pystymme tarjoamaan laajan verkoston, joka mahdollistaa hyvinkin erilaisten reittien myymisen.



Tavara ei kulje tekstiviestillä

-investoinnit liikenneyhteyksiin kasvattavat kansantaloutta

Satamat ja niihin johtavat liikenneyhteydet ovat elintärkeitä Suomen elinkeinoelämän toimivuudelle ja kilpailukyvyille. Maamme bruttokansantuotteesta noin 40 prosenttia muodostuu ulkomaankaupasta, jonka logistiikassa satamat ovat avainasemassa. Viennistä satamien kautta kulkee noin 90 prosenttia ja tuonnista noin 70 prosenttia.

Investoinnit satamiin johtavien maayhteyksien kehittämiseen parantavat kuljetusten ja tavaraliikenteen sujuvuutta. Sen ansiosta matka-aikojen ennustettavuus paranee, mikä lisää kuljetusten täsmällisyyttä, alentaa kuljetuskustannuksia ja helpottaa logistiikan suunnittelua.

E18-tie lunastaa asetettuja tavoitteita

Turun sataman kautta kulkevan tavaraliikenteen tärkein maantieyhteys on E18-moottoritie. Sataman liikenteestä tätä Suomen kansainvälisesti merkittävintä tieyhteyttä pitkin kulkee runsas kolmannes. Tie avattiin kokonaisuudessaan liikenteelle talvella 2009 ja ensimmäisen vuoden kokemukset kertovat E18-tien täyttäneen sille asetetut tavoitteet.

–Uusi E18-tie on tuonut selkeitä etuja niin tavaraliikenteelle kuin kaikille tienkäyttäjille. Liikenteen sujuvuus on parantunut, matka-ajat lyhentyneet ja vanhan ykkösten liikennettä haitanneet ruuhkat ovat jääneet pois. Odotusten mukaisesti E18-tie on parantanut merkittävästi myös liikenteen turvallisuutta. Arvioiden mukaan lähes kaksi kolmesta onnettomuudesta jää toteutumatta E18-tien tuoman turvallisuuslisän ansiosta, kertoo johtaja **Pekka Jokela** Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta.

8-tien rakentamiseen odotetaan rahoitusta

Neljännes Turun sataman liikenteestä ohjautuu länsirannikon valtavyylänä toimivalle valtatie 8:lle. 8-tien tärkeyttä tavaraliikenteelle korostaa sen asema sataman ainoana maayhteytenä Porin suuntaan, jonne Turusta ei ole suoraa rautatieyhteyttä.

–8-tien kehittäminen etenee vaiheittain. Tiesuunnitelma moottoritien jatkamiseksi Raisiosta Nousiaisiin tulee käsittelyyn vielä tämän kevään aikana. Noin 12 kilometriä pitkä moottoritieosuus on osa koko Turku - Pori yhteysvälistä, jonka raken-

tamisaikataulu on kuitenkin riippuvainen eduskunnan rahoituspäätöksistä. Mikäli rahoitus järjestyy vielä tällä vaalikaudella, päästään tietä rakentamaan jo vuonna 2012. Silloin tie voisi valmistua jo vuonna 2015. Muita yhteysvälin parannustöitä ovat mm. ohituskaistat, Laitilan ja Eurajoen kohtien tiejärjestelyt sekä muut turvallisuutta ja ympäristöä parantavat toimet.

Suikkilantien parantaminen voi käynnistyä 2011

Sataman keskeisin maaliikenneyhteyshanke on jo vuosien ajan ollut Suikkilantien parantaminen ja nelikaistaistaminen välillä Pansiontie - Valtatie 8. Turun kaupunki ja Tiehallinto allekirjoittivat hanketta koskevan aiesopimuksen kesällä 2009 ja rakenteilla tien pitäisi olla jo vuonna 2011. Ennen töiden aloitusta on kuitenkin saatava eduskunnalta rahoituspäätös valtion rahoitusosuudesta.

–Suikkilantien parantamista nopeuttaa Turun kaupungin tekemä rahoituspäätös. Sen mukaan kaupunki vastaa koko hankkeen rakennusaikaisesta rahoituksesta ja valtio sitoutuu maksamaan oman rahoitusosuutensa kaupungille vasta tien

Suikkilanristeys
Suikkilakorsningen

SATAMA
HAMNEN
E 63

JYRKKÄLÄ

KESKUSTA
CENTRUM
185 8

NAANTALI
NÄDENDAL
185

HÄRKÄMÄKI
OXBACKA



valmistuttua. Samaa jälkirahoitusmallia on käytetty monissa kohteissa osana hallituksen elvytyspolitiikkaa. Turun tapauksessa se tuo nopeasti töitä tietekijöille ja vahvistaa samalla sataman valmiutta vastata seuraavan nousukauden tuomaan liikennevirtojen kasvuun, Pekka Jokela korostaa.

Yhteyden rakentaminen tulee parantamaan merkittävästi sataman saavutettavuutta sekä ohjaa sataman rahti- ja henkilöliikenteen entistä tehokkaammin valtakunnan tieverkkoon Turun kehätien kautta. Samalla se siirtää satamaliikennettä pois kaupungin keskustasta ja Markulantieltä.

Kehätien parantamiseen 8-tien jälkeen

Eurooppa-tiehen E18 kuuluva Turun kehätie on yksi Suomen tärkeimmistä päätieyhteyksistä. Turun sataman liikennevirroista kehätietä käyttävät sekä pääkaupunkiseudun että Tampereen ja Hämeenlinnan suuntien kuljetukset. Yleissuunnitelma kehätien Kaarinan puoleisen pääosan parantamisesta valmistuu keväällä.

–Suunnitelman pääkohtia ovat tällä hetkellä yksiajorataisen kantatien rakentaminen nelikaistaiseksi sekä nykyisten liittymien vähentäminen ja korvaaminen eritasoliittymillä, tiejärjestelyillä ja risteysilloilla. Tavoitteena on parantaa koko kehätie päästä päähän sujuvasti liikennöitäväksi ja turvallisuudeltaan ensiluokkaiseksi liikenneväyläksi. Nyt yleissuunnittelussa oleva Kauselan ja Kirismäen välinen osuus pyritään saamaan rakenteille valtatie 8 parannustyön jälkeen eli parhaimmillaan vasta vuosikymmenen jälkipuoliskolla, Pekka Jokela ennakoivat tulevia aikatauluja.

Tieyhteyksien kehittäminen vaatii yhteistyötä

Turun satamaliikenteen muille maantieyhteyksille on luvassa tällä vuosikymmenellä lähinnä vain pieniä parannuksia. 9-tiellä merkittävin hanke on moottoritien jatkeena olevan leveäkaistatien muuttaminen nelikaistaiseksi Auraan asti. 10-tiellä suunnitellaan Liedon keskustan ohittavaa linjausta, jossa liikenne ohjattaisiin ennen keskustaa Turun moottoritiele Auran suuntaan.

Hallituksen liikennepoliittiset linjaukset sekä suurten infra-hankkeiden ohjelma on luonut vakautta pitkän aikavälin

suunnitteluun. Toisaalta noiden ohjelmien ulkopuolelle jää paljon hankkeita, joiden ympärille on perustettu erilaisia edunvalvontaryhmiä, jotka pyrkivät vaikuttamaan päätöksentekijöihin omien hankkeidensa edistämiseksi. Kenties näiden pro-ryhmien kannattaisi tehdä myös yhteistyötä ja ajaa tienhoidon kokonaismäärärahojen lisäämistä valtion budjetissa, ehdottaa johtaja Pekka Jokela Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta.

TEKSTI: Kari Ahonen
KUVAT: Markku Koivumäki



–Uusi E18-tie on tuonut selkeitä etuja niin tavara-liikenteelle kuin kaikille tienkäyttäjille. Liikenteen sujuvuus on parantunut, matka-ajat lyhentyneet ja vanhan ykköstien liikennettä haitanneet ruuhkat ovat jääneet pois, kertoo johtaja Pekka Jokela Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta.

Kiskokuorma avasi SeaRailin uuden kuormauspaikan

Turun satamassa otettiin helmikuun puolivälissä käyttöön SeaRail Oy:n uusi siirto-kuormauspaikka. Erityisesti rautatiekiskojen kuormaukseen suunniteltu paikka on mitoitettu jopa 150-metrinen kappaleiden käsittelyyn. Tällä hetkellä maksimimita on 120 metriä, mikä on sama kuin junalautta m/s Seawindin suurin lastinpituus.

Helmikuisen pakkassään keskellä käynnissä oli Itävallasta saapuneen kiskokuorman siirto eurooppalaisen raidelevyden mukaisista vaunuista suomalaisen raidelevyden vaunuihin. 160 tonnin suuruinen lasti koostui 50-metrisistä kiskoista, jotka kuormattiin kolmesta avovaunusta muodostettuihin vaunuyksiköihin. Kaksilla, sisäkkäin sijoitetuilla raiteilla kuormaus sujui ammattilaisten toimesta ripeästi.

–Uusi kuormauspaikka tehostaa merkittävästi rautatiekiskojen siirtokuormauksia. Eurooppalaiset vaunut ajetaan junasta siirtopaikalle, jossa trukkirivistö on valmiina nostamaan kiskopakettit yläilmoihin. Trukkien kannatella kiskoja eurooppalaiset vaunut ajetaan alta pois ja tilalle siirretään suomalaiset vaunut. Trukit laskevat kiskopakettit vaunuihin, rahti kiinnitetään tukevasti ja suomalaiset vaunut siirretään odottamaan uutta kuormaa, kuvailee siirtopaikan toimintaa SeaRail Oy:n toimitusjohtaja **Krister Sigfrids**.

SeaRail Oy kuljettaa Turun sataman kautta kiskoja niin kotimaan rautateiden kunnossapitoon kuin uusien ratojen rakentamiseen. Kotimaan lisäksi yhtiö tähtää Venäjän markkinoille, missä rataverkon uudistamiseen liittyvät materiaalitarpeet ovat monta kokoluokkaa suuremmat kuin Suomessa.

–Turun satama on ainoa Suomen satamista, missä voidaan kuormata näin pitkiä ratakiskoja. Tällaiselle kuormauspaikalle oli selkeä tarve ja yhteistyössä Turun

Sataman kanssa saimme sen toteutettua nopeassa aikataulussa. Jatkuva kehitys edistää junalauttaliikenteen ja rautatiekuljetusten kasvua myös tulevaisuudessa, kun kuljetusten ympäristövastuullisuus ja turvallisuus korostuvat entisestään, Krister Sigfrids vakuuttaa.

TEKSTI: Kari Ahonen
KUVAT: Markku Koivumäki





**Aurajoki ajan virrassa
-kuljetusväylästä
kaupunkikulttuurin
keskipisteeksi**



Alempi höyrylaivasatama vuonna 1939. Martinsilta, jonka rakennustyöt käynnistyivät vielä samana vuonna, tuli kuvassa toisena näkyvän laivan kohdalle ja rajoitti jatkossa laivaliikenteen sen alapuolisiin laitureihin. Lähimmän aluksen takana näkyy vaakahuone ja pakkahuoneen yläosa, oikealla Höyrylaiva Oy Boren 1929 valmistunut konttori- ja asuinrakennus.

Aurajoki satamineen muodosti Suomen ulkomaankaupan keskeisen reitin jo vuosisatoja sitten. Hansakaupan kulta-aikoina Aurajoen jokisatama rakentui Turun porvareiden omistamien tavara-aittojen vierelle. Niiden laitureihin kiinnittyivät Itä-merta ylittävät hansojen koggilaivat, jotka hallitsivat Turun silloista kaupunkikuvaa suurtorin, tuomiokirkon ja porvaristalojen kanssa.

Kauppareitti kautta aikain

Aurajoella yhdistyivät Satakunnasta, Hämeestä ja Uudeltamaalta tulevat hevos- ja härkätiet, mikä vahvisti Turun kehitystä kaupan ja liikenteen keskuksena. Suurtorin sillan yhdistämät ranta-alueet muodostivat jokikuljetusten päätesataman, jonne purjehtineet alukset purkivat lastinsa Aurajoen rantamien varastoaittoihin ja lastasivat sieltä Eurooppaan vietäväksi kuivattua kalaa, turkiksia ja muita sen ajan suomalaisia vientituotteita.

Matalakulkuiset saaristolais- ja rannikkoalukset pääsivät 1700-luvulla aivan kaupungin keskustaan saakka. Joen mataloituminen pakotti kuitenkin suuret alukset jäämään Linnanaukon redille, jossa ne jälleenlastattiin proomuista. Maannoususta ja Aurajoen tuomasta lietteestä johtuen jokea oli ruopattava jo tuolloin säännöllisesti jokisataman toiminnan varmistamiseksi.

Turun palon jälkeen satamatoiminnot siirtyivät jatkuvasti kohti Aurajoen alajuoksua. 1800-luvulla satama jakautui yhä selvemmin sisä- ja ulkosatamaan, mikä aluskokojen edelleen kasvaessa vähitellen hiljensi erityisesti tavaraliikenteen Aurajoella kokonaan.

Telakkateollisuuden synnyinseutu

Satamatoiminnan ohella Aurajoki tunnetaan suomalaisen telakkateollisuuden syntysijana. Taitavina laivanrakentajina tunnetut turkulaiset aloittivat jo 1700-luvulla veistämöperinteen, jonka ansiosta turkulaisen telakkateollisuuden tuotteet kuuluvat tänäkin päivänä maailman arvostetuimpiin.

Laivanrakennus ja satamatoiminta kehittivät Aurajoella käsi kädessä. Sataman ja veistämöiden edut ja tavoitteet olivat monessa suhteessa yhteneväisiä. Riittävän syvät ja hyväkuntoiset väylät olivat välttämättömiä niin yhä suurempien alusten rakentajille kuin vilkastuvalle meriliikenteelle, joten yhteistyötä tehtiin jo tuolloin erityisesti ruoppaustoiminnassa.

Aikakausien kuluessa molemmille puolille Aurajokea kasvanut telakka-alue kävi kuitenkin liian ahtaaksi eikä suurten alusten vesillelasku onnistunut joen kapeuden

vuoksi. Viimeinen uudislaiva jokitelakalla rakennettiin vuonna 1976 ja vähitellen koko laivateollisuus siirtyi jokisuulta nykyiselle paikalle Pansioon.

Viihtyisän kaupunkikuvan rakentaja

Tänä päivänä Aurajoki palvelee ensisijaisesti hivi- ja matkustajaliikennettä. Kaupunkilaisten pienvenepaikkojen lisäksi Aurajoella sijaitsevat Turun vierasvenesatama sekä suurille huvijahdeille sekä risteilyaluksille suunniteltu Turku Yacht Harbour.

Aurajoen alajuoksulla sijaitsevilta laituri-paikoiltaan lähtevät myös erilaisia saaristo- ja tilausristeilyjä tarjoavat alukset. Vanhoja perinteitä ylläpitää muiden muassa Suomen meriliikenteen viimeinen höyrylaiva S/S Ukkopekka, jonka kotisatama sijaitsee alemman höyrylaivasataman vanhan Vaakahuoneen edustalla.

Viime vuosikymmeninä Aurajoki on nousut myös Turun tärkeimmäksi virkistys- ja viihdekeskukseksi. Jokivarren ovat valloittaneet lukuisat ravintolalaivat, joiden lisäksi rannoilla ja niiden tuntumassa järjestetään vuosittain monenlaisia tapahtumia.



Kalastama vuonna 1930

Jokirannan jokavuotisiin kohokohtiin kuuluvat myös perinteiset saaristolais- ja silakkamarkkinat.

Kulttuurin päänäyttämö 2011

Aurajoella on merkittävä rooli myös Turun toimiessa Euroopan kulttuuripääkaupunkina 2011. Monien aiempien kulttuuripääkaupunkien tapaan Turkukin on satamakaupunki, minkä ansiosta eurooppalaisuus ja kansainvälisyys kuuluvat olennaisena osana turkulaisuuteen. Aurajoen rannoilla sijaitsevat teatterit, galleriat ja muut taiteen ja kulttuurin tilat tekevät jokirannasta yhden ensi vuoden tärkeimmistä kulttuurinäyttämöistä.

TEKSTI: Kari Ahonen



Viime vuosikymmeninä Aurajoki on noussut Turun tärkeimmäksi virkistys- ja viihdekeskukseksi: vuoden 2005 elokuussa Merimuseo Forum Marinumin alueella esitettiin Lentävä Hollantilainen -oppera.
Kuva: Turun kaupungin kuvapankki / Seilo Ristimäki



Föri 1930-luvulla.



Föri vuonna 2009.
Kuva: Turun kaupungin kuvapankki / Kari Vainio

Jokisatama

herää henkiin kesän kynnyksellä



Tulevana kesänä Aurajokivarren ohjelmatarjontaa täydentää uusi Jokisatama-tapahtuma. Touko-kesäkuun vaihteeseen 28.–30.5. sijoittuva tapahtuma tuo elämää Aurajokisuulle aina Forum Marinumista Martinsiltaan asti.

Jokisatama-tapahtuman kohokohtia ovat purjealus Shtandartin vierailu, Turun puhallinmusiikkijuhlat ja Forum Marinumin näyttelyjen avaus. Vuonna 1999 vesille laskettu Shtandart on täysikokoinen kopio tsaari Pietari Suuren vuonna 1703 suunnittelema ja rakentama fregatista. Fregatti saapuu Aurajokeen perjantaina 28.5. ja on avoinna yleisölle seuraavana lauantaina ja sunnuntaina.

Sunnuntaina 30.5. vietetään myös Avoin Satama -päivää, johon liittyvät satama-alueelle järjestettävät kiertoajelut bussella sekä jokisatama-risteilyt Pikkuförillä. Forum Marinumissa avataan samana päivänä Virtual Port Gate, jonka kosketusnäytön avulla vierailijat voivat tutustua Turun satamaan, sen eri alueisiin ja monipuolisiin palveluihin.

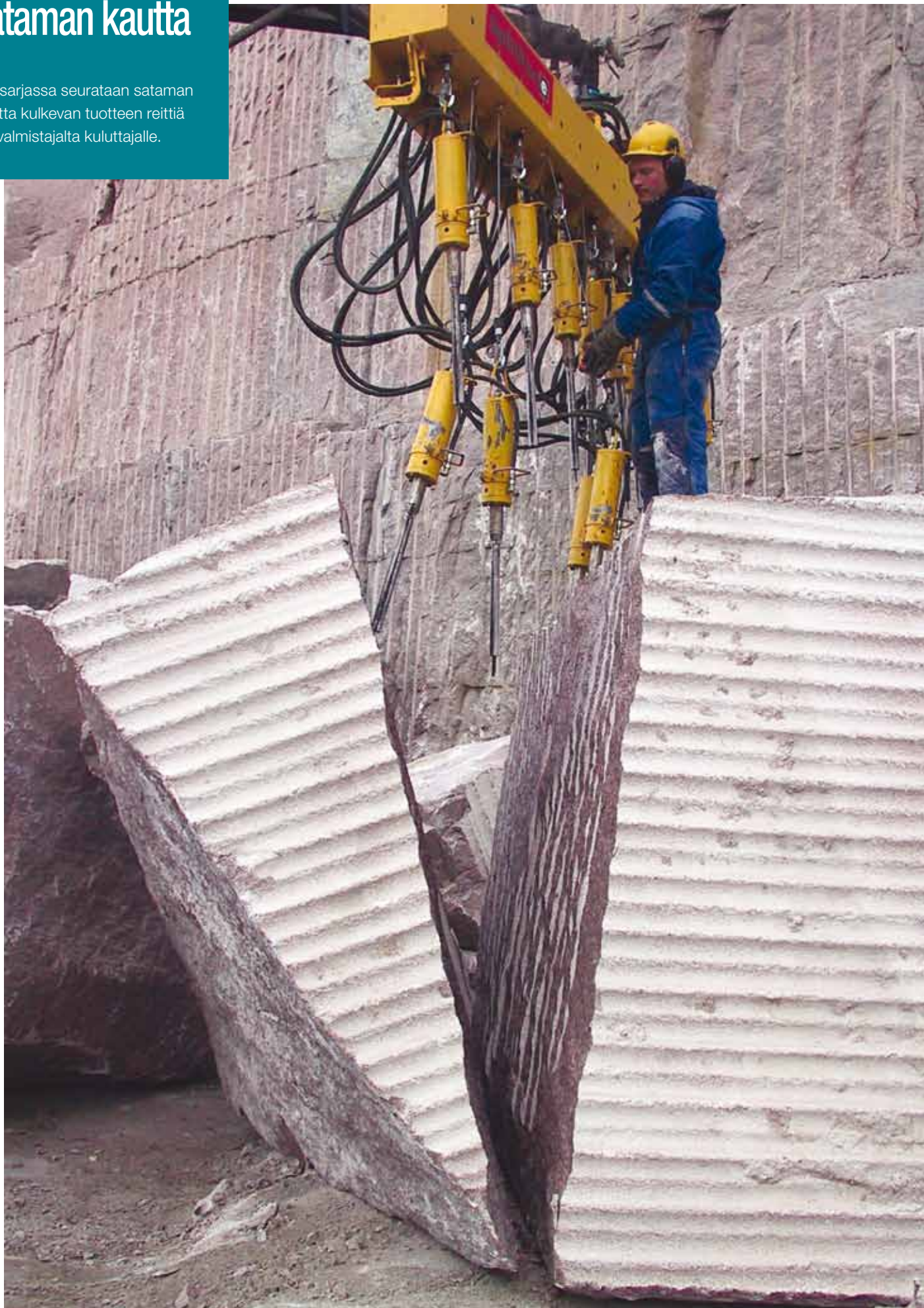
Tapahtumat Jokisatamassa jatkuvat vielä kesäkuun ensimmäisellä viikollakin. Lauantaina 5.6. vietettävään Maailman Ympäristöpäivään liittyen Jokisatama-tapahtuma kytkeytyy myös osaksi Turun ja Helsingin kaupunkien käynnistämää haastekampanjaa Itämeren pelastamiseksi.

TEKSTI: Kari Ahonen



Sataman kautta

Juttusarjassa seurataan sataman kautta kulkevan tuotteen reittiä valmistajalta kuluttajalle.



Suomalaisen graniitin meritie alkaa Turusta

Palin Granit Oy on maailman suurimpia graniitinlouhijoita ja yksi Pohjoismaiden merkittävimmistä kiven jalostajista. Yrityksellä on viisitoista louhimoa eri puolilla Suomea ja sen tuotannosta suurin osa viedään rakennuskiveksi ulkomaille.

Taivassalosta ja Liedosta louhittu graniitti kulkee maailmalle pääosin Turun sataman kautta. Turun valintaa kiven vientisatamaksi puoltavat ennen muuta sijainti lähellä mainittuja louhimoita sekä Palin Granitin tarpeita vastaava liikenne.

–Sataman sijainti lähellä Taivassalon ja Liedon louhimoita minimoi maantiekuljetuksiin kuluvan ajan ja kustannukset. Nopeat ja riittävän tiheät laivayhteydet puolestaan takaavat toimitusvarmuutemme. Niiden ansiosta asiakas voi olla varma, että kiveä on koko ajan saatavilla. Lisäksi rahtaus onnistuu joustavasti nopeinkin kiventarpeen yllättäessä. Kiveä ei tarvitse myöskään seisottaa satamassa, sillä rekkalasti voidaan lähettää louhimolta eteenpäin sen mukaan, kun saamme tiedon laivan saapumisesta satamaan, kertoo Palin Granit Oy:n vientijohtaja **Jarmo Karttunen**.

Suurimmat Turun satamasta lähtevät graniittilohkareet painavat reilusti yli 30 tonnia. Tämä asettaa kovat haasteet lastinkäsittelylle, jossa Palin Granit on jo vuosikymmeniä luottanut Finnsteven am-

mattitaitoon. Yhteistyö kattaa koko ketjun saapuvasta ajoneuvosta aina aluksen ruumaan asti sekä varastointi- ja dokumentointipalveluja.

–Kivien raju paino vaatii voimakasta ja tehokasta konekantaa, mikä meillä riittää suurimpienkin lohkaroiden käsittelyyn. Kivien lastaus nosturilla aluksiin ja trukeilla lauttavaunulle vaatii myös omaa osaamistaan ja lujaa ammattitaitoa. Toiminnan tehokkuuden rinnalla tärkeintä on turvallisuus, mihin toki kaikessa satamatyössä kiinnitämme erityistä huomiota, korostaa Finnsteven osastopäällikkö **Vesa Jokinen**.

Turun satamasta Palin Granit vie kiveä muun muassa Espanjaan, Italiaan, Saksaan ja Puolaan. Kivi kulkee irtolastina suurissa aluksissa, mistä johtuen kerralla rahdattavat määrätkin ovat suuria. Puolan Szczeciniin suuntautuviin kuljetuksissa kokeiltiin viime vuonna Meriauran innovatiivista, raskaiden kappaleiden kuljetukseen suunniteltua ro-ro-kansilastialus m/s Auraa.

–Kokeilu onnistui erinomaisesti ja käytäisimme mielellämme m/s Auraa jatkossakin Itämeren alueen kuljetuksissa. Lohkareiden lastaus sujui tehokkaasti ja kiinnitykset kannelle olivat varmoja ja turvallisia. Kun kivituoitteet eivät vaadi peittämistä eivätkä suojaamista, on Auran kaltainen alus optimaalinen meidän tarpeisiimme, Jarmo Karttunen kehaisee.

Tyytyväisiä Palin Granitilla ollaan myös Turun Sataman toimintaan kokonaisuudessaan ja sen jatkuvaan kehittämiseen yritysten logistiikkatarpeita kuunnellen. Toiveitakin toki on, kuten konttiliikenteen kehittyminen Palin Granitin kivimäärien kuljetustarpeita vastaavaksi. Tietopalveluihin kaivattaisiin lisäksi tuoteryhmäkohtaisia vienti- ja tuontitilastoja.

–Kuukausittaiset tilastot antaisivat meille hyvän kuvan alan markkinoista, tuoteryhmämme viennin kokonaismäärästä ja oman osuutemme kehityksestä suhteessa muihin toimijoihin. Käteväntä olisi, jos ajantasainen tieto olisi löydettävissä suoraan Turun Sataman nettisivuilta, Palin Granit Oy:n vientijohtaja Jarmo Karttunen vinkkaa.

TEKSTI: Kari Ahonen KUVAT: Palin Granit



Kohdataan ympäristö, yhteiskunta- ja taloushaasteet yhdessä

Yhteisiä etuja ja mielenkiintoisia keskusteluja GreenPort-opintomatalla



Sataman tämän vuoden ehkä mielenkiintoisimmat ja arvovaltaisimmat vieraat saapuivat Turkuun erityisen kylmänä ja lumisena helmikuun aamuna. Jäätävä viima ja valkoisena välkkyvä maisema hämmästyttivät ja ihastuttivat järjestyksessä toisen ympäristöasioihin keskittyvän GreenPort -opintomatkan osanottajia.

Päiväntasaajan Guineaa, Australiaa, Kolumbiaa, Panamaa, Argentiinaa, Ghanaa ja Englantia edustavalla kahdentoista satamahallinnon edustajan ryhmällä oli yksipäiväisellä Turun-vierailullaan tiivis ohjelma. Päivän aluksi satamajohtaja Christian Ramberg esitteli seikkaperäisesti sataman palveluja. Salla-Maria Alanen Centrum Balticumista puhui ai-

heesta "Itämeren haaste" ja laatupäällikkö Markku Alahäme kertoi Turun satamassa tehtävästä ympäristötyöstä. Loppupäivän ohjelmassa olivat kiertokäynti satamassa, vierailu Forum Marinum -merikeskuksessa ja sightseeing-kierros kaupungilla.



Edustajat aloittivat matkansa GreenPort-tapahtuman järjestäjän, johtaja Julian Kingin johdolla jo viikkoa aikaisemmin. Turku oli yhtenä pysähdyspaikkana ryhmälle, joka vieraili myös Kööpenhaminan, Århusin, Oslon, Göteborgin ja Helsingin satamissa ennen kuin suuntasi kulkunsa matkan päätepisteeseen Tukholmaan ja kansainväliseen GreenPort-tapahtumaan (International Ports and Environment Conference and Exhibition GreenPort) 24.–25. helmikuuta 2010. Opintomatka muodostaa lisäohjelman osallistujille, jotka haluavat saada vielä enemmän käytännön kokemusta kaksipäiväisestä konferenssista.

“Koska Pohjois-Eurooppa on ympäristötyön johtava alue, tämä tarjoaa hyvän tilaisuuden tutustua pohjoismaisiin menettelytapoihin. Jotkut ryhmän jäsenet suunnittelevat parastaikaa omien satamiensa laajennuksia ja haluavat saada työn tehdyksi mahdollisimman vähäisin ympäristövaikutuksin. Pohjoismaiset satamat tarjoavat hyvän mittarin taustatutkimuksille”, sanoo **Julian King**.

Viidentenä toimintavuotenaan GreenPortista on muodostunut tärkein satamiin, laivakuljetuksiin ja ympäristöön liittyvä tapahtuma. Tänä vuonna eri puolilta maailmaa saapuneet 200 osanottajaa koontuivat Tukholmaan keskustelemaan ympäristöasioista, esim. ilmastomuutoksesta, satamaviranomaisten vihreistä aloitteista, sataman ja kaupungin välisistä suhteista, teknologiasta ja uusiutuvasta energiasta.

Johtaja King kertoo tapahtuman tarjoavan sataman sidosryhmille erinomaisen tilaisuuden kokoontua jakamaan asiantunte- mustaan, ideoitaan ja kokemuksiaan.

“On tärkeää tuoda saman alan ihmisiä yhteen. Me kaikki olemme loppujen lopuksi osa samaa maailmanlaajuista järjestelmää.”

Tärkeimpiin aiheisiin kuuluvat lainsäädännön avulla toteutettavat investoinnit välttämättömiin ympäristön parannuksiin. Rahoitusongelmien lisäksi myös määräysten tulkinta tuo mukanaan haasteita. Lakiasioiden viidakosta selviytymiseksi tarvitaan yhteinen aivoriivi.

Tällä hetkellä vallitsevasta talouden taantumasta huolimatta käydään keskustelua siitä, että muutoksia voidaan todella saada aikaan vain uusien lakien avulla. Jos satamat aikovat nykyisen talouskriisin jälkeen päästä kestäväen kasvun uralle, niiden on investoitava ympäristöstrategian toteuttamiseen. Taloudellisen menestyksen ja ympäristöasioiden hoidon välinen positiivinen korrelaatio on myös mahdollinen.

“Ympäristöasiat voivat myös tarjota mahdollisuuksia yritystoiminnalle. Satamilla on tärkeä rooli logistiikkaketjussa, ja jokainen yritys haluaa ilmoittaa käyttävänsä tavarakuljetuksissaan vihreää satamaa. Tämä

voi kilpailla markkinoilla osoittautua ratkaisevaksi menestystekijäksi”, johtaja King toteaa.

Satamajohtaja Ramberg kertoi, että Turun Satama on kansainvälisiin standardeihin, esim. ISO 14001:een, perustuvilla sertifioiduilla toimintoilla onnistunut hyvin koti-tehtävissään.

Turun Sataman suhde tavalliseen kaupungin asukkaaseen sai myös kiitosta Rambergin kertoessa, että sataman kestävä kehitys ei luoda ainoastaan yleismaailmallisilla, vaan myös paikallisilla standardeilla. On tärkeää, että asukkailla on satamasta myönteinen kuva. Sataman on elettävä yhdessä paikallisen yhteisön kanssa pystyäkseen elämään sopusoinnussa kaupungin ja ympäröivän luonnon kanssa.

TEKSTI JA KUVAT: Isa Hudd



GreenPort -opintomatkan argentiinalainen koordinaattori ja kääntäjä Claudia del Valle nauttii lumesta.

PORTVIINI

Portugalin makea lahja maailmalle

Portviini on vahva sekoiteviini, useimmiten makea. Se on saanut nimensä portugalilaisen Porton kaupungin mukaan. Portviiniä käytetään erityisesti jälkiruokajuomana. Se on kalliimpaa kuin tavallinen viini, ja sillä onkin erityisesti Englannissa ollut maine "hienomman väen viininä". Laadukkaammat ja kalliimmat portviinit voidaan lukea maailman hienoimpien viinien joukkoon.

Historiankirjoitukset kertovat Douron laaksoissa valmistetun korkealaatuista viiniä jo ainakin 1400-luvun puolivälistä lähtien. Nykyisen muotoiseksi väkevöidyksi makeaksi viiniksi portviini kehittyi 1700- ja 1800-luvuilla. Väkevöity portviini kehitettiin, koska viiniin piti saada parempi säilyvyys pitkien merimatkojen ajaksi.

Portviiniä nautitaan jälkiruokaviininä esimerkiksi juustojen, pähkinöiden ja kuivattujen hedelmien kanssa. Hyvin usein portviini nautitaan kuitenkin sellaisenaan makuelämyksenä tai tunnelman luojana. Klassinen yhdistelmä on punainen portviini ja stilton- tai tilsit-juusto tai maustettu suklaa.

Portviinipullon ja -karahvin ojentamiseen liittyy vanha englantilainen tapa, "Passing the port", jonka mukaan portviinipulloa tai -karahvia tulee kiertää pöydässä myötäpäivään. Tapaan liittyy monia tarinoita. Yhden mukaan se syntyi Englannin meriupseerien keskuudessa. Kun oikeassa kädessä oli portviinikarahvi, sillä ei voinut tarttua miekkaan tai revolveriin. Loogisin selitys lienee se, että suurin osa ihmisistä on oikeakätisiä, joten oikealla kädellä on helpompi kaataa.

TEKSTI JA KUVAT: Aija Kallio



PORTVIINISILLI

(4 annosta)

Ainekset:

4-5 liotettua sillifilettä

Liemi:

1/2 dl väkiviinaetikkaa

runas 1 dl sokeria

1 1/2 dl vettä

6 cl portviiniä

rouhittua mustapippuria
kokonaisia neilikkoita

Koristeluun:

1 punasipuli

1. Sekoita liemiainekset

kulhossa. Hämmennä

kunnolla, kunnes sokeri
on sulanut.

2. Leikkaa sillifileet ohuiksi

vinoiksi viipaleiksi ja
asettele fileen muotoon
esimerkiksi lasivadille.

3. Koristele silli sipulirenkailla
ja kaada liemi päälle.

4. Anna sillin kypsyä

jääkaapissa vähintään
vuorokausi, mieluiten
kaksi.

Lähde: Helsingin Sanomat

Luksusjahdit tuovat kansainvälisyyttä Aurajoelle

Turkulaiset ovat viime vuosina saaneet ihailta Aurajoen itärannassa komeita loistojahteja, joiden kaltaisia on totuttu näkemään lähinnä Välimeren jetset-satamissa. Pääosa jahdeista on ulkomaisessa omistuksessa, minkä tarkkasilmäinen voi havaita myös alusten peräpeiliin kirjatuihin kotisatamista.

Turun Satamassa luksusjahtien lisääntyneen kiinnostuksen Turkuun kohtaan huomattiin niille sopivien laituripaikkojen kysynnän kasvusta. Sen seurauksena Satamassa paneuduttiin tutkimaan, mistä löytyisi sopiva paikka näiden alusten kiinnittämiseen ja miten niiden tarvitsemat satamapalvelut parhaiten järjestettäisiin.

–Samaan aikaan Satavan Venepalvelulla oli idea laajentaa omaa palveluaan myös Aurajoelle. Lähtökohtana oli tarjota tälle vaativalle asiakaskunnalle heidän odotuksiaan vastaavat palvelut satamatoiminnoista vierailun aikaiseen viihtymiseen. Kun tarpeemme osuivat yksin, oli yhteistyön aloittaminen luonteva ratkaisu. Uuden jahtisataman paikaksi valittiin Manillan edusta Aurajoen itärannalla ja sen toiminta ulkoistettiin Satavan Venepalvelulle, jolla on vahva kokemus suurten jahtien kanssa operoinnista. Jahtisataman kehittäminen on edistynyt hyvässä yhteistyössä ja tänä kesänä sen pitäisi olla jo täydessä loistossaan, kertoo satamamestari **Antti Pekanheimo** Turun Satamasta.



Kasvava kysyntä vauhdittaa valmiuksien kehittämistä

–Ulkomaalaiset suurten jahtien omistajat löysivät Turun viitisen vuotta sitten. Siitä alkaen kiinnostus on kasvanut jatkuvasti ja Turusta on muodostunut pysyvä tukikohta jo kymmenille loistoluokan huvialuksille. Esimerkiksi meidän halleistamme löytyy tänäkin talvena kolmisenkymmentä luksusjahtia, joista suurimmat ovat yli 60-jalkaisia, kertoo **Timo Yli-Heikkilä** Satavan Venepalvelu Oy:stä.

Timo Yli-Heikkilän mukaan lisääntyneen kysynnän lähtökohtana on Itämeren alueen vähäinen palvelutarjonta tälle vaativalle asiakasryhmälle. Turussa on alan palveluja ja tilaisuuksia kehitetty aktiivisesti jo vuosikautia, mikä näkyy Aurajoen maiseman lisäksi myös Satavan Venepalvelun omalla satama-alueella.



–Yhteistyössä Turun Sataman kanssa haluamme kehittää Aurajoen alajuoksua edelleen ja ehottaa sitä entistä viihtyisämmäksi ja toimivammaksi sekä veneilijöille että kaupunkilaisille, Timo Yli-Heikkilä kertoo



–Viiden viime vuoden aikana olemme investoineet voimakkaasti niin rakennuksiin, koneisiin kuin ihmisiin. Uusia halleja olemme rakentaneet vuosittain siten, että tällä hetkellä meillä on lämmintä säilytystilaa noin 6 000 neliometriä. Kalustopuolella suurin investointimme on uusi lukkinosturi, jolla onnistuvat jopa 100-jalkaisten ja 80 tonnin painoisten jahtien nostot ja laskut.

Satavan Venepalvelun operoiman Turku Yacht Harbourin laituripaikat on tarkoitettu vain suurille huvialuksille, jotka kiinnittyvät laituriin kyljestä. Parisataa metriä pitkä laituri palvelee tarvittaessa myös Turussa vieraillevia pienempiä risteilyaluksia.

–Yhteistyössä Turun Sataman kanssa haluamme kehittää Aurajoen alajuoksua edelleen ja ehostaa sitä entistä viihtyisämmäksi ja toimivammaksi sekä veneilijöille että kaupunkilaisille. Manillan laituriin kiinnittyvät jahtit tuovat kaivattua elämää ja toimintaa myös Aurajoen alajuoksulle sekä lisäävät koko kaupungin kansainvälistä tunnelmaa, Timo Yli-Heikkilä muistuttaa.

Uudet kohderyhmät edellyttävät ensiluokkaista palvelua

Satavan Venepalvelun osaaminen ja toiminta eivät rajoitu pelkästään satama- ja telakointipalveluihin. Vuosien varrella palvelutarjonta on laajentunut niin, että veneilyn lisäksi voidaan puhua täyden palvelun elämystuotannosta.

–Monet luksusjahtien omistajat haluavat kokonaisvaltaisia veneilyelämyksiä voidakseen keskittyä itse vapaa-ajasta ja saaristoluonnosta nauttimiseen. Silloin me vastaamme veneen miehistöstä, satamapaikoista ja ohjelmasta. Yksilölliseen palveluumme sisältyvät myös esimerkiksi yksityiskuljetukset lentokentältä satamaan ja takaisin sekä erilaiset lippu-, pöytä- ja muut palveluvaraukset. Käytössämme oleva 62-jalkainen m/s White Diamond tarjoaa mahdollisuuden luksuslomailuun heillekin, joilla ei ole omaa jahtia. Täydellisesti varustellun aluksemme reitti

ja päiväohjelma suunnitellaan aina yksilöllisesti kunkin asiakkaan toiveiden mukaan. Luotettava palvelumme pohjautuu vuosien kokemukseen isojen huvialusten käsittelyssä sekä huolella valittujen yhteistyökumppanien erikoisosaamiseen, Timo Yli-Heikkilä korostaa.

TEKSTI: Kari Ahonen
KUVAT: Satavan venepalvelu, Markku Koivumäki

Sataman työntekijä

Juttusarjassa esitellään sataman alueen eri työntekijöitä harjoittelijoista konkareihin



Archipelago VTS varmistaa liikenteen turvallisuuden

Pärnäisten liikenneohjauskeskuksessa Nauvossa Turunmaan saaristossa on aina kaksi alusliikenneohjaajaa vahdissa. Archipelago VTS valvoo kaikkina päivinä vuorokauden ympäri, että liikenne Saaristomerellä sujuu turvallisesti ja eteläisen Ahvenanmeren reittijakojärjestelmää noudatetaan.

Alusliikennepalvelu VTS (Vessel Traffic Service) muistuttaa lennonjohtoa, mutta huomattavana erona on se, että alusliikenneohjaajat eivät anna käskyjä aluksille vaan tiedottavat ja suosittelevat tiettyjä toimenpiteitä, kuitenkin niin, että vastuu on aina aluksen komentosillalla.

– Tämä on ennen kaikkea turvallisuuslähtöistä asiakaspalvelutyötä, kertoo VTS-vuoro esimies **Rami Laaksonen**. Annamme laivojen päällystölle tietoa liikennetilanteesta ja suosittelemme miten pitäisi edetä. Lisäksi informoimme esimerkiksi turvalaitevioista, sää- ja jäätilanteesta sekä luotsien toiminnasta.

– Selkeitä meriliikennesääntöjen rikkomuksia tapahtuu nykyään hyvin harvoin. Kaikki tietävät, että VTS-valvonta on olemassa, mikä luo liikennekuria. Liikennetilannekuvat ja VHF-keskustelut tallennetaan ja ovat näin käytössä jälkikäteen esimerkiksi onnettomuustapauksissa, Rami Laaksonen kertoo.

VTS-keskuksessa kokonainen seinä on täynnä isoja kuvaruutuja, joista näkyy alueen kaikkien laivojen sijainnit. Positiot syötetään tutkaverkoston ja AIS-tietojen avulla. Keskuksen lukuisista muista näyttöistä näkyvät myös elektroniset merikartat laivasijainteineen, luotsauslistat ja muu informaatio. Myös laivaväylän varrelle moneen paikkaan sijoitettujen valvontakameroiden kuvat välitetään keskukselle.

– Perinteinen kameravalvonta on todella hyödyllinen, Rami Laaksonen toteaa. Kamerakuvassa ei ole viivettä niin kuin tutka- tai AIS-maaleissa, mikä helpottaa työtämme, jos alus tarvitsee tukea navigoinnissa.

Alusliikenneohjaajien työviikko kestää kuusi vuorokautta, joista yksi on vapaapäivä. Sen jälkeen he ovat kahdeksan päivää vapaalla. VTS-keskus on aina miehitetty kahdella alusliikenneohjaajalla, joilla on 12,5 tunnin vahtivuoro. Rami Laaksosen mielestä pitkä vapaa on tarpeen työviikon jälkeen, koska työviikko eletään vain työlle. Vapaavahdin aikana ei ehdi tehdä paljon muuta kuin nukkua. Lenkkeily ja kuntosalilla käynti ovat hyvää vastapainoa vahtityölle.

– Meillä on keskimäärin 40 alusliikettä vuorokaudessa. Tähän eivät kuulu yhteysalukset, joista syntyy pelkästään noin sata alusliikettä vuorokaudessa. Kaikki yli 24 metriset alukset raportoivat VHF-radiolla useasta pisteestä, joten täällä on käytännössä jatkuva radioliikenne vuorokauden kaikkina tunteina, Laaksosen toteaa.

Archipelago VTS työllistää 17 liikenneohjaajaa. Vuoden 2010 alusta he ovat uuden Liikenneviraston palkkalistoilla. Liikennevirasto hoitaa monia lakkautetun Merenkululaitoksen tehtäviä.

– Meillä on kaikilla merenkulkijatausta ja useimmilla on merikapteenin tutkinto. Alusliikenneohjaajille on kahden viikon peruskoulutus ja lisäksi, asemasta riippuen, muutaman kuukauden mittainen työpaikkakoulutus, Rami Laaksosen kertoo.

Kun kysyn Ramilta, mitkä hänen mielestään ovat alusliikenneohjaajan tärkeimmät ominaisuudet, hän ei epäröi hetkeäkään.

– Hänen täytyy aina pysyä rauhallisena ja pystyä keskittymään moneen asiaan samaan aikaan myös stressin alaisena.

TEKSTI JA KUVAT: Pär-Henrik Sjöström



Archipelago VTS:ssä on kaksi vuoroesiä, joista toinen on Rami Laaksonen. Hän on saanut koulutuksensa Englannissa.



Archipelago VTS aloitti toimintansa toisena VTS-keskuksena Suomessa 12 vuotta sitten. Hannu Leppänen on ollut mukana alusta alkaen.

VTS LYHYESTI

- VTS:n tarkoitus on edistää alusliikenteen tehokkuutta ja sujuvuutta, parantaa merenkulun turvallisuutta ja ennaltaehkäistä onnettomuuksia.
- Suomen viisi VTS keskusta valvovat kaikkia Suomen rannikon kauppamerenkulun väyliä ja Saimaan syväväyliä.
- Keskuksissa työskentelevät alusliikenneohjaajat ylläpitävät ajantasaista liikennetilannekuva kameroiden, AIS- ja tutkainformaation ja VHF-radiolla lähetettyjen ilmoitusten avulla.
- Vessel Traffic Servicen antamiin palveluihin kuuluu navigointiapu, tiedonannot ja alusliikenteen järjestely.



Heti matkaan ilman turhia lämmittelykierroksia

Tuotteesi nopeasti markkinoille

Ohjaamalla Itämeren kuljetuksesi Turun satamaan nopeutat tuotteidesi tietä asiakkaiden saataville. Tiheän laivaliikenteemme ansiosta voit aikatauluttaa koko kuljetusketjusi tarkasti yrityksesi tarpeiden mukaan.

Turun satamassa rahdin käsittely tapahtuu järjestelmällisen tehokkaasti. Tuotteet kulkevat satamasta jakelukeskuksiin ja edelleen eri puolille Suomea äärimmäisen nopeasti. Lyhyt läpimenoaika vauhdittaa myös vientituotteiden matkaa maailmalle.

Turun kautta tuotu rahti jatkaa vauhdilla matkaansa myös Itärajan taakse. Satamasta on suora yhteys uudelle E18-moottoritielle, joka palvelee Venäjän kuljetuksia ja mahdollistaa osaltaan jakelun vuorokaudessa lähes koko Suomeen.

TAT turku auto terminal
TCT turku container terminal
TDC turku distribution centre
TEL turku eastern landbridge
TCP turku cruise port

PORT OF TURKU
FINLAND

www.portofturku.fi