

*Pääkirjoitus:*

---

*Auto, tekniikka ja kuljetus 09/2018*     **Satama yhdistää kuljetusketjut**

Satamien kautta kulkee pääosa tavaravirroista, jotka muodostavat Suomen ulkomaankaupan. Kyse ei ole pienistä määristä, sillä tullin tilastojen mukaan 83 prosenttia koko ulkomaankaupan 103 miljoonasta tonnista kuljetettiin meriteitse. Merikuljetusten suhteellinen osuus tavarakuljetuksissa kasvoi hieman vuonna 2017 edeltäneestä vuodesta. Ulkomaankaupan tilastot ovat olleet rohkaisevia pari viimeistä vuotta, kun tavara on virrannut valtion rajojen ylitse kasvavaan tahtiin.

Satamia Suomesta löytyy useita ja niillä on omat erityishaasteensa. Tavaroiden virratessa tiuhemmassa tahdissa niiden läpi, nousevat jatkoyhteyksien toimivuus voimakkaammin esille. Maantieteellinen sijainti ja sataman toiminta vaikuttavat sen yhteyksiin muualle maahan.

Esimerkkejä satamaliikenteen ja maan liikenneverkon yhdistymisen pulmista löytyy tästä lehdessä, kuten hyvin erilaisten jatkoyhteyshaasteiden kanssa toimivat Helsingin satama (s. 16) ja Hangon satama (s. 22).

Helsingin kantakaupungissa sijaitseviin satamaterminaleihin kulkevien matkustaja-autolauttojen henkilö- ja tavara-autojen määrä on kasvanut, mikä on aiheuttanut kapasiteettiongelmia alati tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Ongelmaa pyritään lievittämään muun muassa ohjaamalla rekkaliikenteen painopistettä Vuosaareen. Toisaalta satamien läheisen infran kehittäminen ja oikeanlaiset liikenneratkaisut parantavat osaltaan liikenteen sujuvuutta.



**Suomen ulkomaankauppa elää toimivista satamista.** (Kuva: Turun Satama)

Haminan satama taas sijaitsee maantieteellisesti suotuisalla paikalla Suomen ulkomaankaupan kannalta tärkeisiin Keski- ja Länsi-Euroopan markkinoihin nähden. Haminan ongelmana on jatkoyhteyksien riittämättömyys, murheenkryyninä sähköistämätön junarata.

Esimerkit korostavat sitä, että satamat eivät toimi muusta liikennejärjestelmästä erillisinä.

Kokonaisuus vaatii, että suuria tavara- ja ihmismääriä käsittelevät satamat on linkitetty toimivilla yhteyksillä kuivalle maalle ja riittäväillä väyläsyvyyksillä maailman merille.

Monimutkaiset liikenneyhteydet vaativat strategista suunnittelua, monitahoista yhteistyötä ja rahoituslobbausta. Onkin positiivista, että EU:n väylä- ja liikennehankkeiden Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitusta on myönnetty neljälle satamiin liittyvillä hankkeella Suomeen.

HaminaKotkan sataman yhteyksiä kehitetään 11,9 miljoonalla eurolla osana Skandinavian ja Välimeren välistä liikennekäytävää. Gasum Oy saa 2,9 miljoonaa euroa LNG/CNG-jakeluverkoston kehittämiseen. 21,4 miljoonaa euroa on myönnetty usealle toimijalle Helsingin ja Tallinnan välisen laivaliikenteen ja satamatoiminnan kehittämiseen. Lisäksi virolaisen Infortar AS:n hanke LNG:n bunkrausaluksen rakentamiseen sai 7,2 miljoonaa euroa.

Satama-alueiden kehittämistä tulee tapahtumaan perinteisen infrarakentamisen lisäksi voimakkaasti myös tietoliikenneinfran puolella. Oulun satama avaa esimerkiksi ensimmäisenä satamana Suomessa yksityisen LTE-tietoliikenneverkon (s. 24), joka parantaa automatisaatiomahdollisuuksia ja turvallisuustasoa. Tiedon ja tavaran joustava kulku takaa tulevaisuudessa tehokkaan satamatoiminnan.