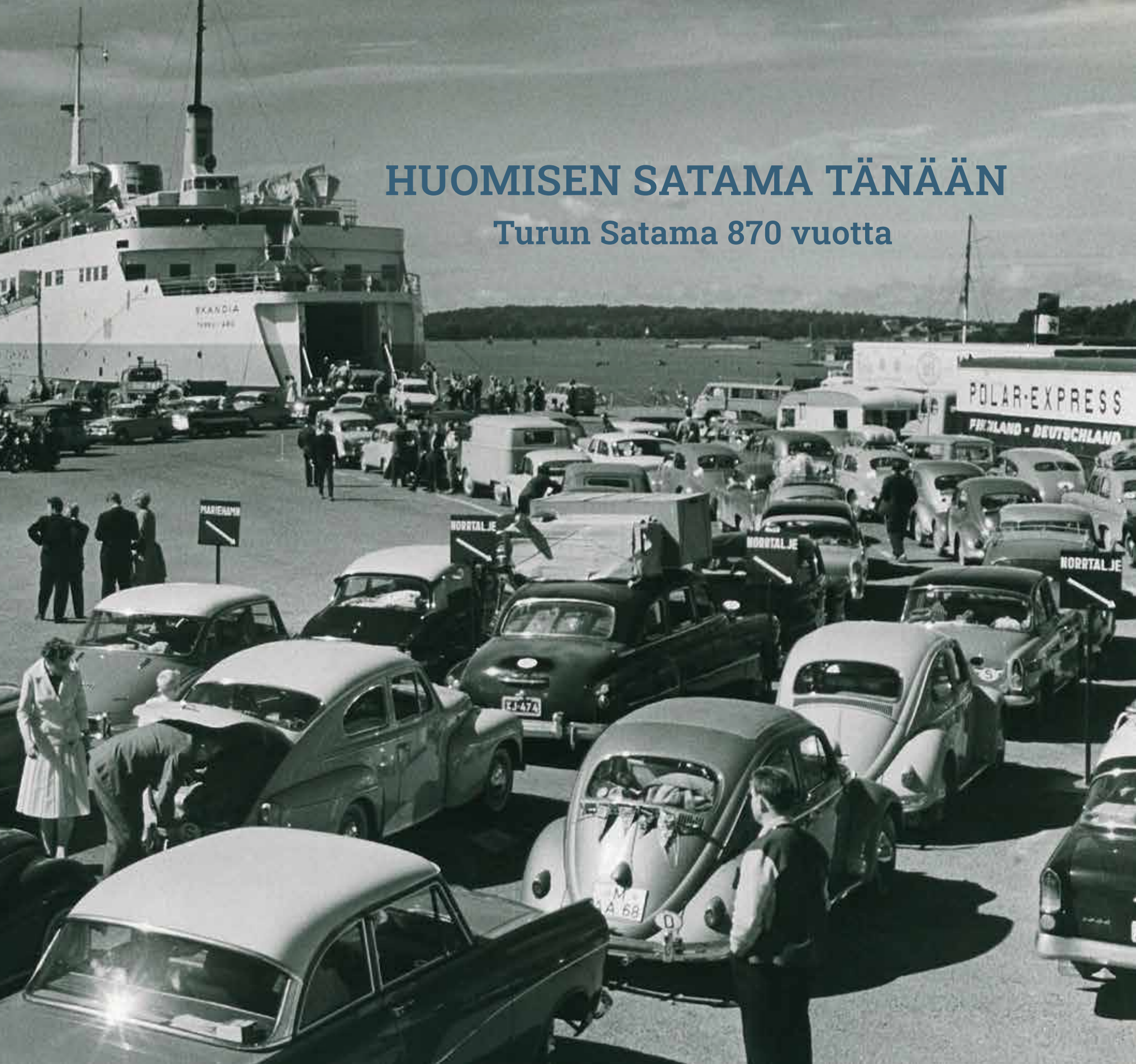


HUOMISEN SATAMA TÄNÄÄN

Turun Satama 870 vuotta



HUOMISEN SATAMA TÄNÄÄN

Turun Satama 870 vuotta

Kari Ahonen

Turun Satama Oy, Turku 2024

PORT OF TURKU
FINLAND

HUOMISEN SATAMA TÄNÄÄN

Turun Satama 870 vuotta

© Turun Satama Oy 2024

Tämä julkaisu perustuu osittain teoksen

Turun Sataman historia artikkeleihin

Toimittanut Juhani T. Lappalainen

Turun Satama 1999

Julkaisija:

Turun Satama Oy

Kirjoittaja:

Kari Ahonen

Koonnut ja toimittanut:

Turun Satama Oy:n

markkinointi- ja viestintätiimi

Kansikuva:

Turun kaupungin arkisto

Kuvat:

Turun Sataman arkisto, ellei

kuvan yhteydessä toisin mainita.

Graafinen suunnittelu ja taitto:

Idea Group / Essi Palmroth

Kirjapaino:

Grano Oy, Turku 2024

SISÄLTÖ

Esipuhe	4
Luonnonsatamasta vilkkaaksi kauppapaikaksi	8
Satama ja Turku – yhtä jo 870 vuotta	28
Ruoppausjohtokunnasta nykyaikaiseksi osakeyhtiöksi	32
<i>Osaavat naiset muutoksen vetureina</i>	40
<i>Mahdollisuuksien rakentaja</i>	42
Turun rooli yksikköliikenteen satamana vahvistui	44
<i>Turusta Suomen viimeinen junalauttasatama</i>	59
Matkailullinen vetovoima kantoi yli vaikeiden vuosien	60
<i>Paikka Itämeren risteilykartalla vahvistumassa</i>	68
Modernit logistiikkapalvelut tekivät Satamasta skandinavian jakelukeskuksen	70
Toimiva infrastruktuuri varmistaa toiminnan tehokkuuden	76
Tavoitteellista ja tuloksellista työtä ympäristön hyväksi	80
<i>Ruoppausmassat hyötykäyttöön</i>	86
<i>Ympäristöhankkeissa Itämeren ylittävää yhteistyötä</i>	88
Luottavaisesti kohti 2030-lukua	90

**TERVEISET
JUHLAVUOTTAAN
VIETTÄVÄSTÄ
TURUN SATAMASTA**



Turun satama on toiminut Suomen porttina länteen jo vuosisatojen ajan, ensimmäisten kirjallisten merkintöjen löytyessä jo 1100-luvulta. Nyt sataman täyttäessä 870 vuotta haluamme tarjota sinulle katsauksen menneeseen aina sataman alkua ajoista tähän päivään asti.

Juhlavuoden julkaisumme sisällössä pääpaino on 2000-luvun alkuvuosikymmenissä, jotka ovat olleet Turun satamassa vahvan ja jatkuvan kehityksen aikaa. Satamassa on toteutettu lukuisia mittavia investointeja sekä Sataman, Turun kaupungin ja varustamojen, että muiden logistiikkatoimijoiden toimesta. Parhaillaan on käynnissä Sataman historian suurin investointi: Ferry Terminal Turku -hanke, joka uudistaa koko matkustajasataman ja vaikuttaa merkittävästi myös merellisen Turun kaupunkikehitykseen.

Satamainfran rakentamisen rinnalla olemme investoineet myös muun muassa satamatoimintojen ympäristövaikutusten pienentämiseen, satamaturvallisuuteen sekä digitalisaatioon. Näiden investointien tavoitteena on kestävä kehityksen periaatteiden mukainen satamatoiminta sekä operatiivisten toimintojen tehostaminen uusinta teknologiaa hyödyntämällä.

Ympäristötyömme pääpaino kohdistuu hiilineutraaliuteen, johon liittyen Turun Satama on Turun kaupungin kanssa luomassa Turusta hiilineutraalia kaupunkialuetta vuoteen 2029 mennessä. Yhteistyössä Tukholman sataman ja Viking Linen kanssa olemme lisäksi allekirjoittaneet sopimuksen vihreän merenkulkukäytävän perustamisesta Turun ja Tukholman välille viimeistään vuonna 2035. Tavoitteena on siihen mennessä olla täysin vapaa fossiilista alkuperää olevista kasvihuonepäästöistä.

Yksi 2000-luvun tärkeimpiä merkkipaaluja oli satamatoiminnan yhtiöittäminen vuoden 2013 alussa. Yhtiöittämisen tuloksena satamaorganisaatio voi aiempaa vahvemmin keskittyä sataman ydinliiketoimintojen kehittämiseen sekä toiminnan tuottavuuden ja kilpailukyyn parantamiseen. Sataman asiakkaille ja kumppaneille uudistus on merkinnyt entistäkin joustavampaa yhteistyötä ja nopeampaa reagointia asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin. Mitä yhtiöittäminen on käytännössä tuonut jo tullessaan, siitä voit lukea lisää tämän julkaisun sivuilta.

Toivotamme sinulle kiinnostavia lukuhetkiä ja samalla toivotamme sinut tervetulleeksi maailman kauneimmalle meritielle Turun sataman kautta.

Erik Söderholm

toimitusjohtaja
Turun Satama Oy





1000-1900-LUVUT



Turkulaisalukset aloittivat Välimeren liikenteen 1730-luvulla, toivat sieltä suolaa, tupakkaa ja viinejä ja veivät puutavaraa, rautaa ja hieman tervaa. Kun Välimerelle lähdettiin yleensä loppukesästä, alukset usein ajoivat rahtia kansainvälisessä liikenteessä ja palasivat kotiin vasta seuraavana kesänä. Vuonna 1792 valmistunut brigantiini Henrica Napolin edustalla. – Turun museokeskus



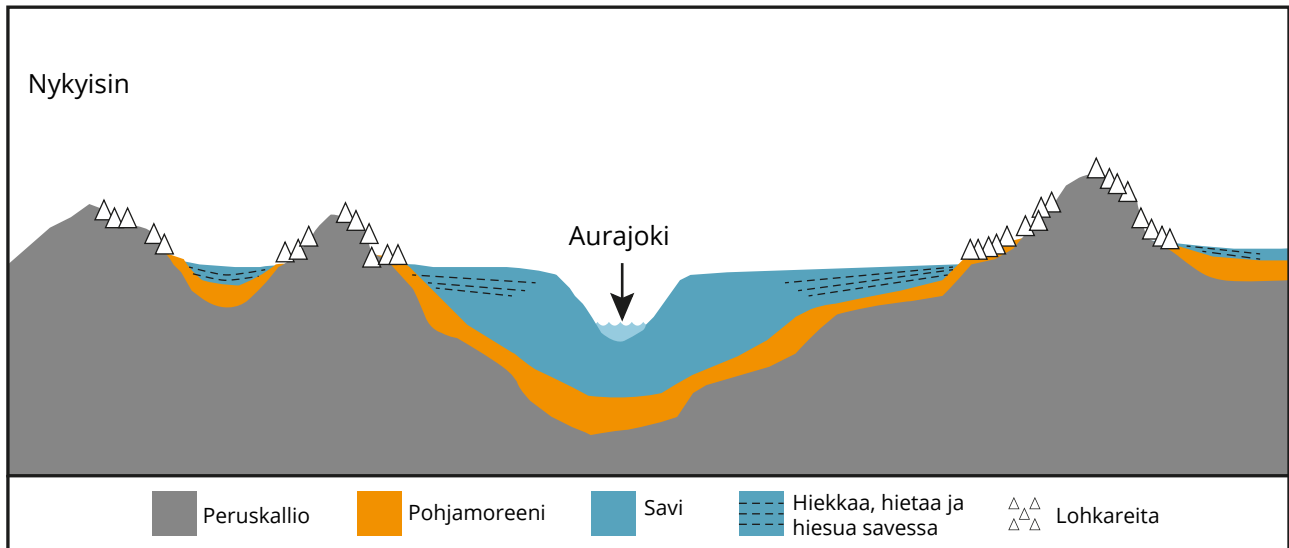
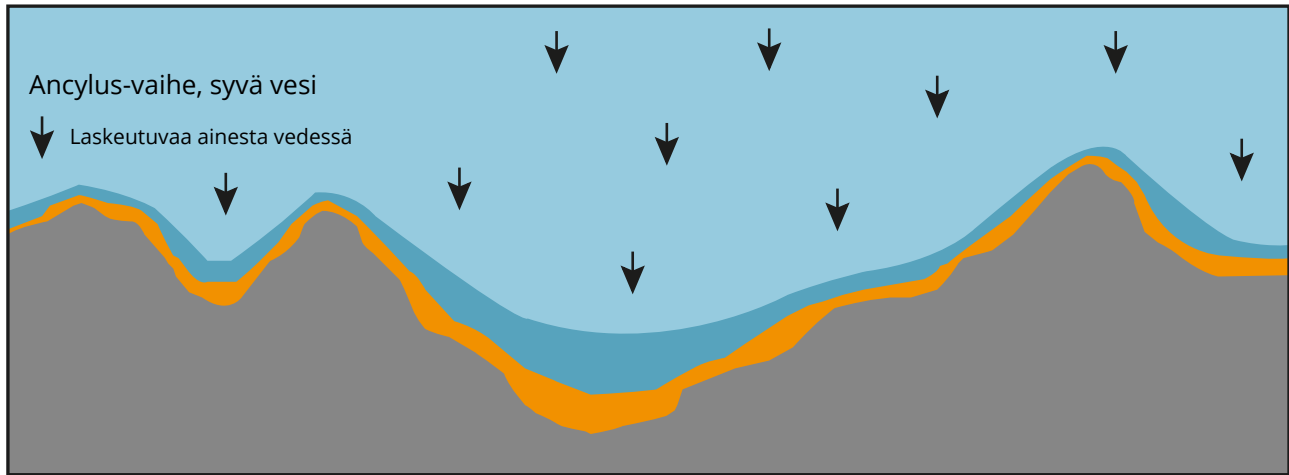
LUONNON- SATAMASTA VILKKAAKSI KAUPPAPAIIKAKSI

Turun luonnonsataman edellytykset periytyvät vähintään 65 miljoonan vuoden takaa, jolloin Suomen ikivanhaan peruskallioon syntyi syviä murtumalinjoja. Merellä murtumalinjojen kohdille jäi saarten väliin Airiston kaltaisia syviä ja silti suojaisia väyliä. Maankuoren nousun myötä syntyi myös Aurajoen jokiuoma, jonka varrelle alkoi syntyä asutusta.

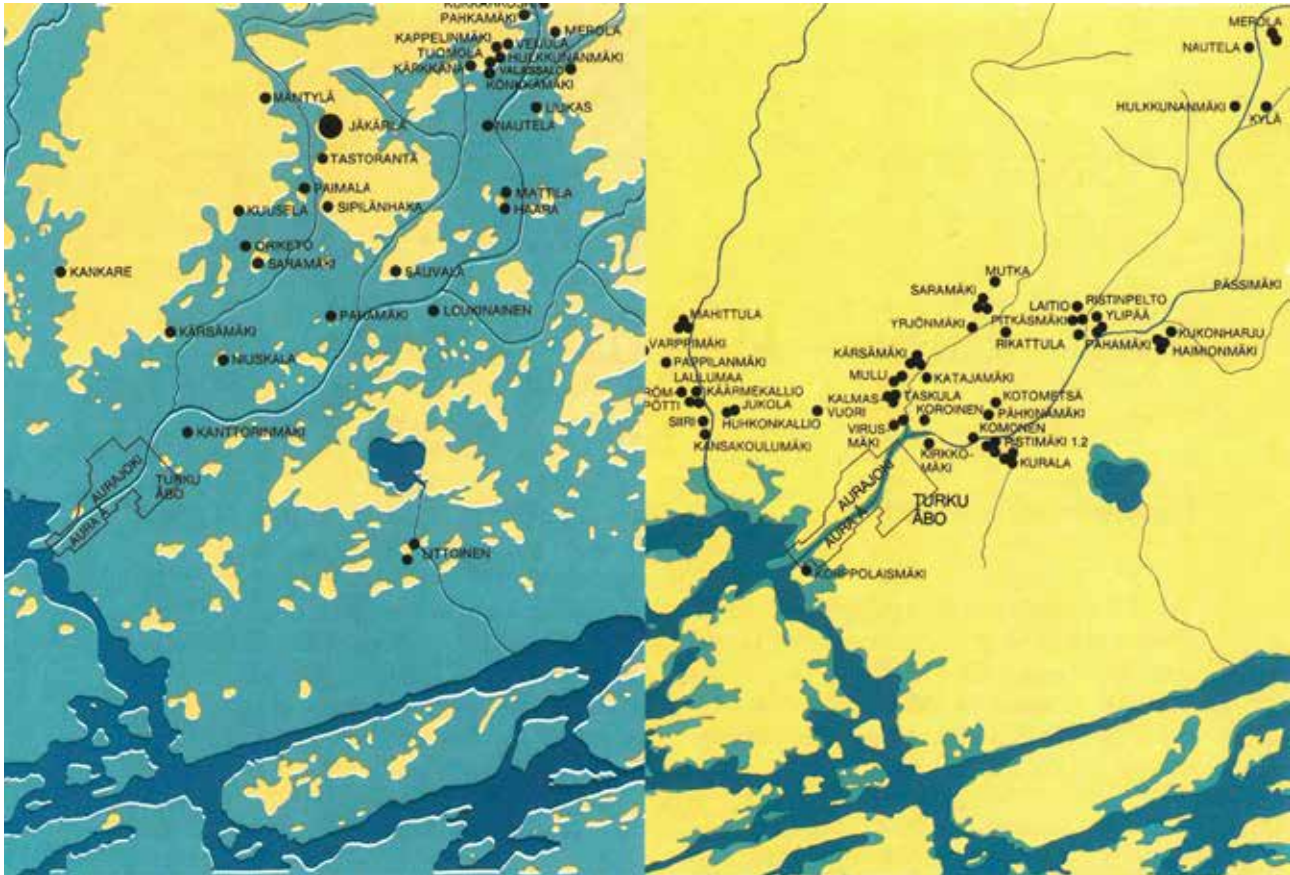
Ensimmäinen jääkauden jälkeinen asutus Turun seudulla syntyi meren saarelle, jonka kohdalla on nyt Jäkärän soraharju. Sen kivikautinen kulttuuri ajoittui noin vuosille 4200–3300 eaa. Maan noustessa Aurajoen laakson asutus kiinteytyi sen suupuolen kevyille Litorina-savikoille, joita saattoi hyödyntää jo kivikauden viimeisen vaiheen kiukaiskulttuurin (2000–1500 eaa.) aikana yleistynyt maanviljelys.

Asutus veti myös kaupan Aurajoen rannoille. Meriväylän ja jokien rinnalle syntyivät jo esihistoriallisena aikana maayhteydet Satakunnan, Hämeen ja Uudenmaan suuntaan. Rautakauden (500 eaa–1150 jaa) loppuvaiheessa kotimaiset erätuotteet sekä Baltiasta, Mälärin kauppakeskuksista ja Gotlannista sekä jopa Novgorodista tuodut tavarat vaihdettiin Aurajoella. Kauppaa käytiin ennen muuta vauraassa Ristimäessä, noin seitsemän kilometriä nykyisestä jokisuusta ylävirtaan.

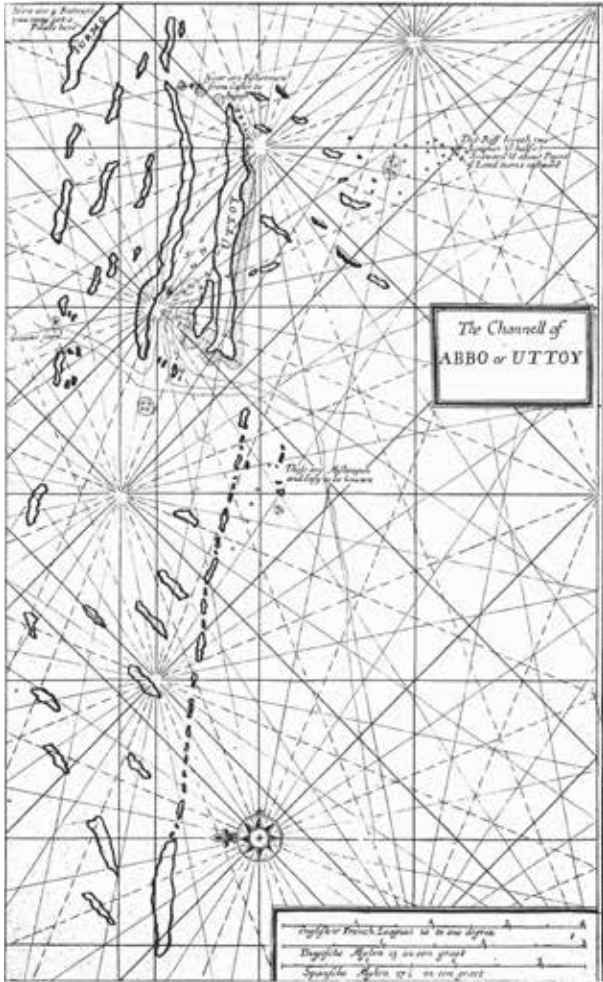
Maantiede maininnee Turun ensimmäisen kerran vuonna 1154, jolloin Sisilian Palermossa toiminut arabialainen oppinut Al-Idrisi kertoo Finmarkin maasta ja sen Abuwa- ja Qalamark-nimisistä paikoissa. Edellinen on hyvin perustein tulkittu Turun skandinaaviseksi nimeksi Åbo, mikä merkitsee jokiasutusta. Jälkimmäinen nimi tarkoittanee vakkasuomalaisista Kalantia.



Kaaviokuva saven laskeutumisesta peruskallion ja pohjamoreenin päälle. – Jussi T. Lappalainen



Turun seudun asuinpaikat kampakeraamisen kivikauden (3500–2000 eaa) ja rautakauden aikana 500 eaa - 1100 jaa). Vielä viimeksi mainittuna aikana Turun kaupungin nykyinen sydänalue ei ollut asuinkelpoinen, vaan asutus keskittyi Aurajoen, Vähäjoen ja Raisiojoen alajuoksulle. – Turun museokeskus



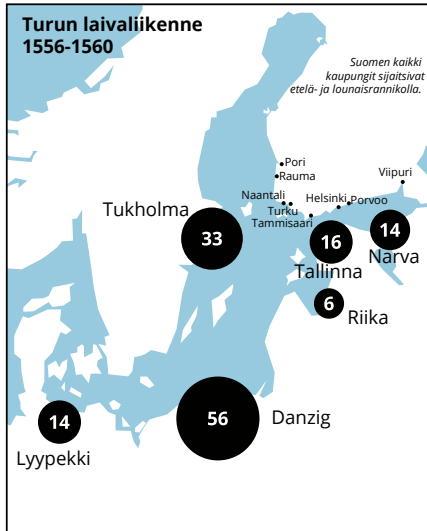
Saaristomeri oli vaikea purjehdittava. Varhaisimpina aikoina merenkulkijat joutuivat edes paikalliset luotsit löytääkseen turvautumaan muistitietoina säilyneisiin ohjeisiin, joita alettiin tallentaa myös asiakirjoihin. Tunnetuin on Johan Manssonin 1644 Tukholmassa ensi kerran painettu Siö-Book, jossa on yksityiskohtainen kuvaus Utön-Turun-väylästä. Samoina aikoina alkoi ilmestyä ensimmäisiä Itämeren jotenkin luotettavia karttoja. Oheinen on Richard Mountin laatima kopio Theunis Jacobsin erikoiskartasta vuodelta 1657. – John Nurmisen säätö

“
Keskiajalla ja 1500-luvulla tärkeimpiä vientituotteita olivat silakka ja kuivattu kala.

Jokisataman ympärille Suomen pääkaupunki

Turun sataman synty oli keskiajalla osa kaupungin syntymää. Halisten kosken kasvu oli jo katkaissut meriyhteyden Aurojoen yläjuoksulle, minkä takia Hansajärjestön organisoima saksalaiskauppa otti 1200-luvun lopussa tyysijakseen Unikan-kareen seudun. Samalle alueelle siirtyi myös Ruotsin valta-piiriin liittynyt Suomen hiippakuntakeskus ja rakennettiin Turun tuomiokirkko. Näin Turusta kehittyi luonnostaan Suomen pääkaupunki, joka kasvoi käsi kädessä vilkkaan ja kansainvälisen jokisataman kanssa. Jokisataman muodostivat porvareiden tavara-aitat, joiden laitureihin kiinnittyneet hansojen koggilaivat hallitsivat kaupunkikuvaa torin, tuomiokirkon ja porvaritalojen kanssa.

Jo Maunu Eerikinpojan maalaki vuodelta 1347 asetti Turun Tukholman rinnalle; sillä oli vapaa purjehdusoikeus, kun muilla suomalaisilla oli lupa purjehtia vain Turkuun tai Tukholmaan. Turun yhteydet Itämeren yli suuntautuivat aluksi Lyypekkiin, mutta 1400-luvun alkupuolella sen syrjäytti Danzig. Kilpailevaan Tukholmaan kulki luonnollisesti paljon laivoja, mutta niiden lastit olivat Danzigiin vietyjä paljon vähäisempiä. Danzig säilytti asemansa vielä 1500-luvullakin, jolloin noin puolet Turusta lähteneistä laivoista suuntasi sinne. Aluksissa vietiin silakkaa ja kuivattua kalaa, jotka olivat keskiajalla ja 1500-luvulla Suomen tärkeimpiä vientituotteita ja tuotiin suolaa sekä viinejä ynnä muita ylellisystarvikkeita.



Kartan luvut korostavat Turun ja muiden kaupunkien välillä kulkevien laivojen edestakaisten matkojen yhteenlaskettua määrää. Kartan vuodet ovat ainoat, joilta tullitilit ovat säilyneet sekä Turusta että Tukholmasta.



Silakkatynnyrit ja kuivatut kalan niput olivat keskiajalla ja 1500-luvulla Suomen tärkeimpiä vientituotteita: niitä tarvitsi paastoruoaksi katolinen Keski-Eurooppa. Suomen tuonnissa välttämätön suola tuli Suomeen tynnyreissä. – Olaus Magnus

Tervaa ja sotajoukkoja Eurooppaan

Suurten sotien ja Ruotsin suurvallan vuosisata, 1600-luku, merkitsi Hollannin nousua merimahdiksi, joka Itämerelläkin syrjäytti taantuvan Hansan. Euroopan kasvavat sotalaivastot tarvitsivat mittaamattomasti tervaa, minkä tärkeimmäksi tuottajaksi nousi vuosisadan puolivälissä Suomi. Tervakauppa ja siihen liittynyt hollantilaispurjehdus laajensivat Turun kauppayhteydet Pohjanmerelle, vaikka tervakauppaa hallitsikin Tukholmassa toiminut monopoli, tervakomppania.

Aurajoella säilyivät edelleen ranta-aitat ja paalutetut lastauspaikat, joita jäidenlähtö tosin runteli lähes joka vuosi. Linnan lähistöllä ollut meritullipuomi takasi, että kruunu sai ulkomaankaupasta osansa. Kaupunki otti oman osansa kantamalla tuulaakia eli tullinlisää, vaaka- ja mittamaksuja sekä satama-, silta- ja pakkahuonemaksuja. Saaristolaisilta kannettiin kaupungille ylempänä joella olleen puomin luona pikku-tulli.

Suuret alukset eivät enää päässeet mataloituvaan jokeen, vaan ne oli pakko jälleen lastata proomuista Linnanaukon redillä. Hirvensalon Pikisaareen vuonna 1649 perustettu tervahovi veti mukanaan pääosan Turun ulkomaankaupasta. Linnanaukko ja Pikisaari olivat kaupunkialueen ulkopuolella, mutta kuningatar Kristiinan päätöksellä kaupungin raastupa sai oikeuden käsitellä ulkosatamassa puhjenneet riitajutut.

Turun satamalla oli tärkeä rooli myös suomalaisjoukkojen kuljetuksessa Preussin sotaan vuonna 1626, minkä lisäksi myös ensimmäiset laivaukset 30-vuotiseen sotaan vuosina 1630–1631 tapahtuivat kokonaisuudessaan Turusta. Sittemmin Saksan-sodan laivausten tärkeimmäksi lähtösatamaksi nousi pieni Helsinki, jossa avomeri oli lähellä. Tanskan-sotiin vuosina 1643–1645, 1659 ja 1676–1679 lähdeettä Turun rannat kajahtelivat taas vasaraniskuista laivoja garneerattaessa eli varustettaessa niitä miesten ja hevosten kuljetuksiin.



Ensimmäinen varsinainen hydrografinen kartta Turun tuloväylästä oli Nils Strömin vuonna 1724 mittama ja 1739 julkaisema kartta, jonka oikeaan alakulmaan on piirretty Aurajoen suuta 1200-luvulta alkaen vartioineen Turun linnan kuva. – Krigsarkivet, Tukholma

Sotien kurimuksesta uuteen nousuun

Porvarien laivapula, tervanviennin tyrehtyminen, ylläisyasetukset ja kruunun monopolit taannuttivat Turun purjehdusta 1680-luvulta alkaen. Oltuaan vielä 1630-luvulla Ruotsin valtakunnan viidenneksi tärkein vientisatama, Turku oli vuonna 1685 pudonnut kahdenneksitoista. Tuontisatamana se oli vuonna 1637 valtakunnan neljäs ja vuonna 1685 enää seitsemäs, kun Suomen tuonnin johtoasemaa piti nyt Viipuri.

Pahaa iskua Turun kaupalle merkitsi suuri Pohjan sota vuosina 1700–1721, missä maitse edenneet venäläiset vuonna

1713 miehittivät vallasväen suurelta osin jättämän kaupungin. Lyötyään vuonna 1714 Hankoniemen luona Ruotsin saaristo-laivaston myös Venäjän saaristolaivasto souti Turkuun, josta tuli sen tukikohta sodan päättymiseen asti.

Ruotsin suurvalta-aika päättyi Uudenkaupungin rauhahan vuonna 1721. Turun kilpailija, Viipuri, kuului nyt Venäjän valtakuntaan. Sodan aikana tervamonopoli oli purettu, mutta jälleenrakennuskautena kruunu alkoi tullitaksilla ja tuoteplaakailla suosia kotimaisia kölejä. Kun 1740-luvulta alkaen puu-

Monella tavalla uuteen aikaan

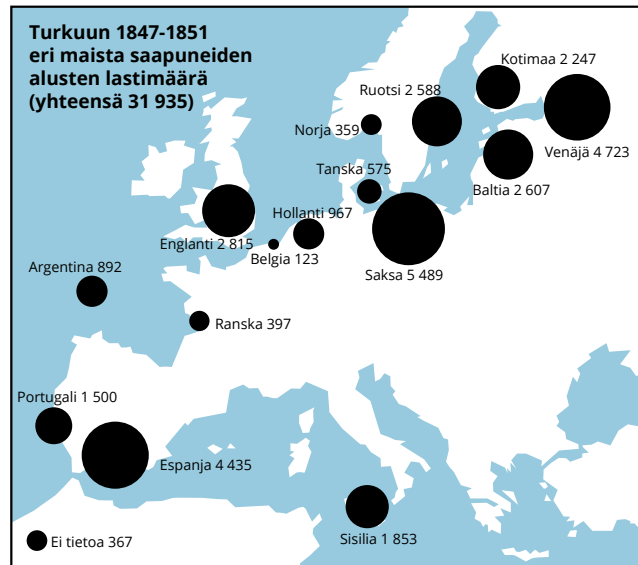
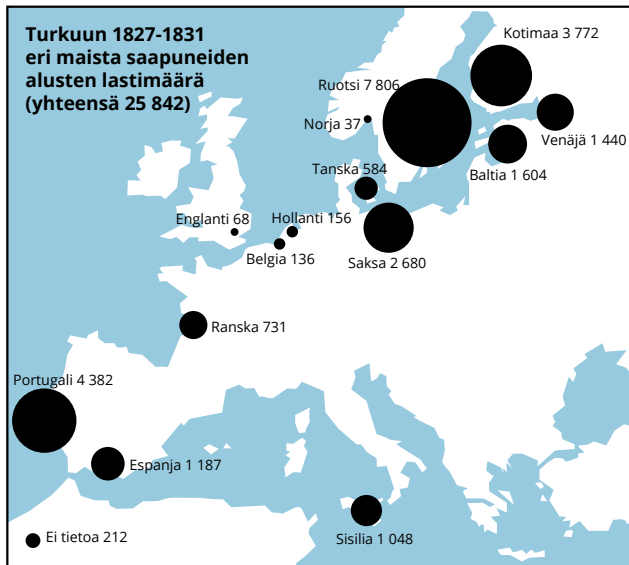
Turusta tuli vuonna 1809 Venäjään liitetyn autonomisen Suomen ensimmäinen pääkaupunki. Euroopassa sota jatkui, ja vasta vuonna 1813 alkoi uudelleen liikenne Itämeren ulkopuolelle. Turku oli yhä maan johtava satama: 1820-luvulle saakka Turku tuotti enemmän tullituloja kuin uudeksi pääkaupungiksi määrätty Helsinki. Yli puolet Turun liikenteestä suuntautui Tukholmaan. Sataman hallinto täsmentyi, kun vuonna 1811 perustettiin satamakonttori ja satamamestarin virka, jota vaakamestari Johan Trapp hoiti 1850-luvulle asti.

Liikenteen kasvu katkesi 1820-luvun merenkulun yleismaailmalliseen lamaan. Syyskuussa vuonna 1827 tapahtuneen Turun kaupungin suurpalon vaikutuksia toisaalta vähensi 1830-luvulla tapahtunut merenkulun elpyminen. Se vähensi myös Tukholman osuutta liikenteestä parinkymmenen pro-

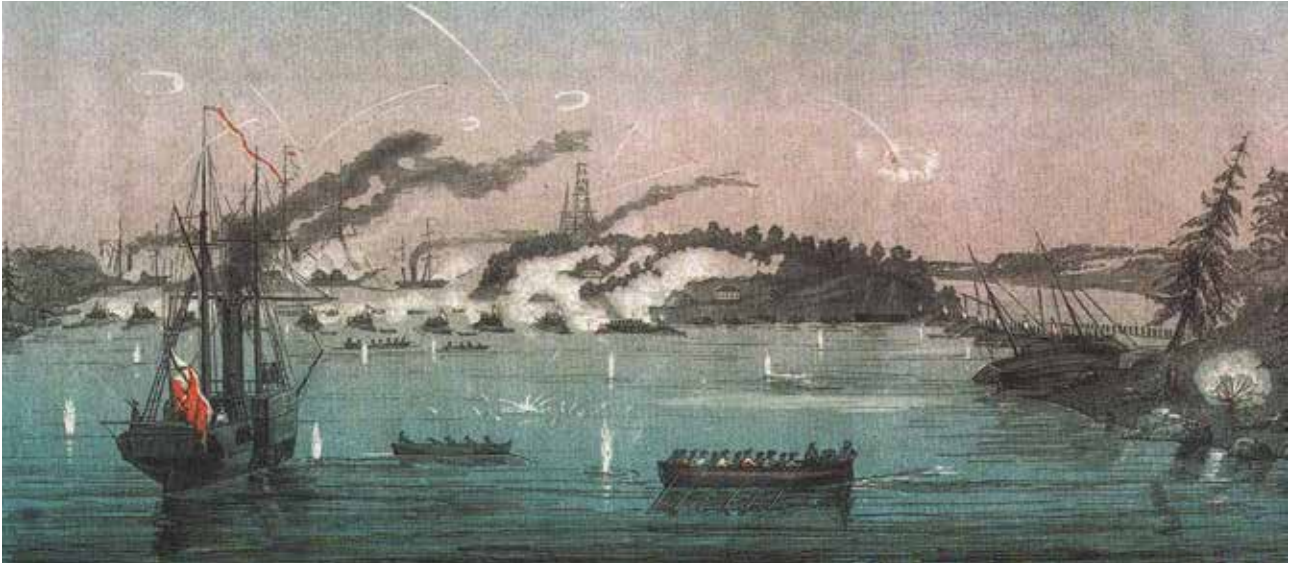
sentin tienoille ja nosti Venäjän satamien osuutta noin kolmannekseen.

Vuonna 1821 alkoi ensimmäinen höyrylaiva, siipiratas-kuunari Stockholm, kulkea Turun ja Tukholman välillä. Seuraavan vuosikymmenen lopulla alkoi säännöllinen höyrylaivaliikenne Tukholman lisäksi Helsinkiin ja Pietariin. Pienten höyryalusten satama syntyi aivan kaupungin keskustaan rakennetun uuden Auransillan äärelle.

Vuonna 1838 toimintansa aloittaneeseen Muddervercks Directioniin eli Ruoppausjohtokuntaan keskittyi vähitellen Pikisaarta lukuun ottamatta sataman koko hallinto. Jokea ja sen suulle johtanutta kanavaa jatkuvasti kunnostanut ruoppauskin siirtyi konevoimaan, kun ensimmäinen höyryruoppaja aloitti vuonna 1841.



Eniten yhteyksiä suuntautui Turkuun 1800-luvun alkupuolella luonnollisesti Itämeren piiristä. Pohjanmeren, Atlantin ja Välimeren purjehduksen osuus kuitenkin vahvistui.



Englannin laivaston tiedusteluhyökkäys Turkuun 22.8.1854 osoitti puolustuksen lujuuuden. Taustalta tulittavat englantilaisten neljä alusta tykeillä ja ruutiraketeilla puolustajien johtoalusta ja tykkiveneitä. – E. Bernadskin puupiirros D. Klimovin luonnoksesta

Kauppalaivasto eli maailman muutosten mukana

Suomen tullipolitiikan muutokset tekivät 1840-luvulla kaukopurjehdukset entistä edullisemmiksi. Hampurin ja Lyypekin merkitys Turulle kasvoi, kun taas Tukholman väheni. Vuonna 1852 Turulla oli edelleen Suomen suurin kauppalaivasto. Siihen kuului suuria suolalaivoja, jotka talvella kuljettivat rahtia valtamerillä. Kaupungin tärkeimmäksi vientituotteeksi oli noussut voi.

Krimin sota vuosina 1854–1856 hätäännytti porvarit myymään merillä olleita aluksiaan. Kun lisäksi englantilaiset kaappasivat niitä, turkulaisalusten rahtitilavuus supistui alle puoleen sotaa edeltäneestä ajasta. Venäjälle Turku oli edelleen tärkeä tukikohta, joka suljettiin estepaaluilla ja -kettingillä. Englantilaisten 22.8.1854 tekemä tiedusteluhyökkäys osoitti puolustuksen vahvuuden ja seuraavana purjehduskautena sa-

taman kaikkia tuloväyliä suojasi lisäksi huolellisesti suunniteltu merimiinatykistöasema.

Vuonna 1861 Turulla oli taas Suomen suurin kauppalaivasto, mutta Saimaan kanavan ja Helsingin ja Hämeenlinnan välisen rautatien valmistuminen siirsi tavaraliikenteen painopistettä Viipuriin ja Helsinkiin. Vuonna 1873 alkaneen kansainvälisen laman aikana puurunkoiset purjelaivat syrjäytyivät maailman meriltä. Kaikki tämä vaikutti Turun satamaan. Sen osuus Suomen ulkomaisesta tavaravaihdosta putosi vuoden 1875 mennessä 8 prosenttiin, kun se vielä vuonna 1860 oli 18 prosenttia.

Samana vuonna 1875 alkoi Turun sataman historiassa kuitenkin uusi vaihe. Sinne oli tulossa rautatie ja valtuusto päätti rakentaa ruopattaessa syntyneelle Kanavapenkereelle

laiturin, johon syvässä kulkevat alukset voisivat kiinnittyä. Liikenne alkoi taas elpyä ja erityisesti höyrylaivojen osuus tavaravaihdosta Turussa kasvoi lähes kahteen kolmasosaan. Pikisaaren perinteikäs ulkosatama kuihtui lopullisesti, kun tullikamarikin siirtyi sieltä Kanavaniemelle vuonna 1881.

Toinen ratkaiseva käänne oli uuden turkulaisen Bore-yhtiön 27.1.1898 aloittama säännöllinen talvilaivaliikenne kerran viikossa Tukholmaan. Liikenteen turvaamiseksi Turku hankki ensimmäisen satamajäänsärkijänsä, Avancen. Ulkomaan matkustajaliikenne käytti aluksi Aurajoen alempaa höyrylaivasatamaa, mutta vuonna 1901 sekin siirtyi Kanavaniemelle, josta oli rautatieyhteys pääasemalle.

Suojainen saaristoväylä osoittautui kovina ahtojäätalvina, esimerkiksi vuonna 1907, valtion suosimaa Hankoa paljon varmemmaksi, ja vuonna 1909 Boren kilpailijakin, Suomen Höyrylaivaosakeyhtiö (SHO) siirsi liikenteensä painopisteen Turkuun. Vuodesta 1912 alkaen Bore ja SHO pitivät valtion tuella yhdessä yllä jo jokapäiväistä liikennettä Turusta Tukholmaan.

Venäjän laivastotukikohtana ensimmäisessä maailmansodassa

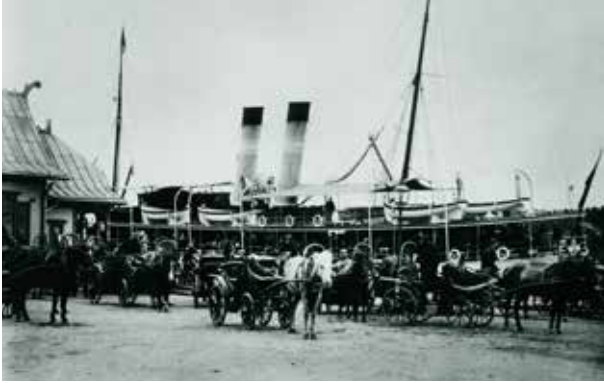
Ulkomaanliikenteen voimakas kasvu katkesi ensimmäiseen maailmansotaan vuosina 1914–1918. Sen alussa Saksa pyrki sukkellusveneillä ja risteilijöillä kiistämään Venäjän meriherruuden Pohjanlahdella ja Saaristomeren reunoilla. Tätä vastaan Venäjän merivoimat perusti Turun-Ahvenanmaan saaristoseman, jonka esikunta- ja huoltokeskuksena toimi Turun sotasaatama.

Turun laivastotukikohta huolsi monipuolisesti kymmeniä sota-aluksia ja saariston linnakkeita sekä niiden aseistusta ja miehistöä. Turun seudun telakat saivat Venäjän laivastolta suuria tilauksia. Venäläiset merisotilaat, ”flotistit”, antoivat Turun kaupunkikuvalle leimansa koko ensimmäisen maailmansodan ajan ja muun muassa vastasivat järjestyksestä kaupungissa levottoman vuoden 1917 miliisilakon aikana.

Suomen eduskunta antoi ensimmäisen maailmansodan



Aurajoen suulla matkailijalle avautui vielä 1870-luvulla idylli, jonka loivat kaunis saaristo, vanha linna ja ylempänä jokivarressa häämötävä kirkko. – Bernhard Reinholdin maalaus vuodelta 1872. – Turun museokeskus



Turun satama oli tärkeä sekä sodassa että rauhassa. Säännöllinen laivaliikenne Tukholmaan alkoi jo vuoden 1898 alussa, ja 1901 se siirtyi pysyvästi Kanavaniemelle. Tukholman laivalta eteenpäin voitiin jatkaa junalla, raitiovaunulla tai ajurin kyydissä. – Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi

vielä jatkuessa itsenäisyysjulistuksen 6. joulukuuta 1917. Tammikuun lopussa 1918 puhjenneessa sisällissodassa voittaneita ”valkoisia” hallituksen joukkoja avusti Saksa, vallankumouksellisia ”punaisia” puolestaan Venäjä. Turkuun tukeutuneet venäläisaluukset auttoivat punaisten taistelua Ahvenanmaalla ja Saaristomerellä. Saksan ja Venäjän 5.4.1918 tekemän Hangan sopimuksen jälkeen venäläiset evakuoivat sotaväkinsä Turusta ja valkoiset marssivat punaistenkin jättämään kaupunkiin 13.4.1918.

Satama neuvostojoukkojen pommitusten kohteena

Toisen maailmansodan alku kohtasi verraten heikosti valmistautuneen kaupungin. Väestönsuojia oli kiireessä pakko rakentaa ja ilmatorjuntaa siirtää nimenomaan sataman suojaksi ennen kuin talvisota puhkesi 30.11.1939. Siitä huolimatta satama kärsi pommituksissa raskaita vaurioita tammikuussa 1940.

Turun tärkeys sai sotilasjohdon vielä tiivistämään puolustusta. Muun muassa tehokkaan ilmatorjunta-aseistuksen omanneet panssarilaivat Ilmarinen ja Väinämöinen

ankkuroivat 21.1.1940 Turun redille. Helmikuussa vihollinen hyökkäili Selkämeren satamia sekä jääranneissa kulkeneita aluksia vastaan.

Neuvostoliitto julisti Suomen rannikot saartoon. Saarto oli pakko murtaa saattuetoiminnalla. Sekä tuontisatamasta Turusta että vientisatamista Porista ja Raumalta alukset koottiin saattueiksi Ahvenanmaan pohjoiskärjessä ja saatettiin siitä Ruotsin aluevesille. Kun kiintojää tammikuun lopussa esti sukellusveneiden toiminnan, saattueitti siirtyi Ahvenanmaan eteläpuolelle. Viholliskoneiden väylille pudottamat miinat nostettiin jäälle ja tehtiin vaarattomiksi.

Viisitoista kuukautta kestäneen välirauhan jälkeen Suomi oli juhannuksena uudelleen sodassa, nyt Saksan rinnalla. Sodan alun neuvostopommitukset tuhosivat taas vakavasti sataman seutua. Sukellusveneuhan vuoksi laivat kulkivat taas saattueissa kesäkuun lopusta vuoden 1941 loppuun ja uudelleen syksyllä 1942.

Vuosina 1941 ja 1944 Turku oli pitkästä aikaa Suomen liikennöidyin satama; merkittävä osa siitä oli Saksan Lapin-joukkojen huoltoliikennettä. Uusi sotasatama rakennettiin jatkosodan aikana Pansioon.



Ensimmäisen maailmansodan aikana Turun-Ahvenanmaan saaristoasema oli Venäjän laivaston tärkeä puolustuskohde. Turkuun tukeutui pysyvästi mm. kuvassa merelle höyryävä tykkivene Grozjastij. – Venäjän laivaston arkisto

Suomi irrottautui sodasta Neuvostoliittoa vastaan syyskuussa 1944 ja kävi vielä Lapin sodan saksalaisten karkottamiseksi. Kesään 1945 asti jatkunut toinen maailmansota, laivapula ja miinavaara sallivat merenkulun elpymä vasta seuraavana vuonna. Siitä oli suomalaisille tärkeänä merkinä Turkuun 24.2.1946 saapunut ensimmäinen, hartaasti odotettu kahvilaiva ”Herakles”.



Talvisodan aikana 1939–1940 neuvostoilmavoimat suuntasivat hyökkäyksensä erityisesti Turun satamaan, josta oli muodostunut Suomen henkireikä länteen. – Turun kaupungin arkisto

Kauaskantoisia suunnitelmia kohti tulevaa

Laivakoon kasvu, kilpailukykyiset lastausolot ja talviliikenne asettivat satamille entistä suurempia vaatimuksia. Näitä kohdatakseen Turun kaupunki teetti vuonna 1898 ensimmäisen satamasuunnitelmansa, joka keskittyi Kanavaniemen kehittämiseen ja Aurajoen rantojen hyödyntämiseen. Vaikka suunnitelmaa ei milloinkaan nimenomaisesti hyväksytty, se asiallisesti oli kehityksen pohjana. Vuosina 1911–1912 laaditut uudet suunnitelmat liittivät Kanavaniemen ja Linnanaukon satamat yhteen ja eriytivät samalla matkustaja- ja tavaraliikenteen.

Monista kaavailuista kauaskantoisin oli yksityisen yhtiön vuonna 1918 teettämä suunnitelma Turun transitosatamaksi, joka olisi välittänyt kauttakulkuliikennettä Venäjälle. Siinä

“
Pansion öljysatamasta muodostui tärkeä öljytuotteiden tuonti- ja jakelusatama 1930-luvulla.

satama ulotettiin aina Pansioon ja Raisionlahdelle saakka, ja se olisi välittänyt muun muassa junalauttaliikennettä. Ensimmäisen maailmansodan päätyttyä merenkulun kehitys ei kuitenkaan vastannut odotuksia, ja suunnitelma jäi toteutumatta.

Sen sijaan kehitettiin edelleen Kanavaniemen aluetta. Sille johtavia väyliä syvennettiin, laitureita laajennettiin ja se sai järjestelyratapihan sekä runsaasti nostureita, varastoalueita ja tavarasuojia. Vuoden 1929 suunnitelman mukaisesti vuonna 1930 käynnistyi öljysataman rakentaminen Pansioon, josta tuli nopeasti tärkeä öljytuotteiden tuonti- ja jakelusatama.

Keskeiseksi tuli tuottajapiireissä herännyt ajatus Suomen voivien keskittämisestä Turkuun. Valtioneuvoston hyväksyttyä ehdotuksen pysyvän vointarkastuslaitoksen sijoittamisesta Kanavaniemelle sinne valmistui voimakasiini vuonna 1934. Nopeasti laajentunut voin vienti veti mukanaan muitakin maataloustuotteita.

Jo vuoden 1929 suunnitelmaan oli sisällytynyt ajatus syventää ja rakentaa Kanavaniemen ja Ruissalontien väliin Linnanaukon laituri. Sitä oli ryhdytty toteuttamaan vuoden 1937 päätöksellä, mutta sota ja jälleenrakentaminen siirsivät valmistumisen aina vuoteen 1955. Kahta vuotta myöhemmin alkoi Länsilaiturin rakentaminen Linnanaukon laituria vastapäätä.

Sataman suojatilanteen samanaikainen paraneminen johti autojen tuonnin voimakkaaseen lisääntymiseen. Turun Vapaa-varastoyhtiö Oy:n kenttä Ruissalontien pohjoispuolella aloitti toimintansa vuonna 1965 ja voimakkaasti kasvanut kiitolinjaliikenne sai 1970-luvun alussa satamaan omat terminaalinsa.



Kahden sodanaikaisen jakson liikennekartat osoittavat, miten eristynyt Suomi toisen maailmansodan aikana oli. Talvisodan aikana 1939–1940 Suomeen ehtivät Itämeren ulkopuolelta vain alukset, jota sodan alkaessa jo olivat Itämerellä. Jatkosodan pitkän asemavaiheen aikana (1941–1944) Suomen huolto oli varsin riippuvainen Saksasta sekä puolueettomasta Ruotsista.



Turun sataman viennille tärkeäksi tuli vuonna 1934 valmistunut voimakasiini ja -laboratorio (oik.), jonka kautta ulkomaille kulkenut voi veti muutakin elintarvikevientiä mukanaan. Nosturin taakana on dritteleiksi kutsuttuja voitynnyreitä. – Turun kaupungin arkisto



Aikana, jolloin lastaus- ja lossausajat olivat pitkiä, ja erityisesti kovina jäätalvina laivat joutuivat Pikisaaren redillä odottamaan laituriin pääsyä päiväkausia, jopa viikkoja. Jäitse kulkivat merimiehet ja jäitse tulivat laivoille salakauppiaat ja laivatytöt sekä tulli ja poliisikin. Talvella 1963 jäänsärkijä- ja virkamieslakko vielä pahensi alusruuhtaa. Silloin jäissä seisojia peräti 25 laivaa. Tuolloin alusten viereen saattoi vielä ajaa autollakin. – Turun kaupungin arkisto

Turun merkitys korostui kovina jäätalvina

Turun osoittautuminen hyväksi talvisatamaksi nosti sen 1900-luvun alkukymmenellä jälleen Suomen kärkisatamien joukkoon. Turun liikennettä edisti muun muassa valtioneuvoston vuonna 1922 tekemä päätös, joka yhtäläisesti vientitavarain rautatierahdit Turkuun ja Hankoon. Kovina jäätalvina, erityisesti vuosina 1926 ja 1931 sekä myös korkeasuhdanteen aikoina, kuten vuonna 1928, Turussa koettiin suoranaisia ruuhkahuippuja.

Turun liikenteen runkona oli Tukholman linja. Sen vanaveteen syntyivät linjat Lyypekkiin, Stettiniin, Hulliin ja Etelä-Amerikkaan. Stettin ja Hull tulivat 1930-luvun alkupuolella erityisesti voim ja kananmunien vientikohteiksi. Linjaliikenne edusti 1930-luvulla noin viidennestä kaikesta liikenteestä.

Turku oli leimallisesti tuontisatama. Painotona tuli eniten hiiltä ja 1930-luvun lopulla lisäksi öljytuotteita. Perinteisen viljantuonnin vähetessä maissi lisääntyi samalla kun kahvi, sokeri ja raakapuuvilla säilyttivät tärkeän osuutensa. Koneiden osuus kasvoi tuntuvasti. Viennissä puu ja puujalosteet olivat tärkeimpiä. Myös vuodat, nahat, turkikset ja elintarvikkeet kulkivat Suomesta muualle pääasiassa Turun kautta.

1940-luvulla Turku pysyi edelleen tuontisatamana. Vuoksenniska Oy:n Turun rautatehdas ja Raision elintarviketehtaat tulivat 1940-luvun lopulla sataman tärkeiksi käyttäjiksi sekä raaka-aineiden tuojina että valmisteiden viejinä.

Autoliikenteen lisääntyminen vei edellytyksiä saaristo- ja rannikkoliikenteeltä. Kun Turun lähiseutujen laivavuoroja vielä vuoden 1925 kesällä oli 185 viikossa, ne vähenivät vuoteen 1939 mennessä alle 80:een. Sotien aikana sataman lähiliikenne elpyi hiukan, mutta uusi autoistuminen tappoi matkustajaliikenteen jo 1950-luvun alkupuolella. Jäljelle jäivät kuitenkin alukset, jotka toivat rakennusteollisuudelle hiekkaa ja soraa. Nämä muodostivatkin 1960-luvun lopussa Turun sataman tonnimääräisesti tärkeimmän massatavaran.

Pian toisen maailmansodan jälkeen Suomen merenkulkua koetteli kaksi kovaa jäätalvea vuosina 1946 ja 1947.



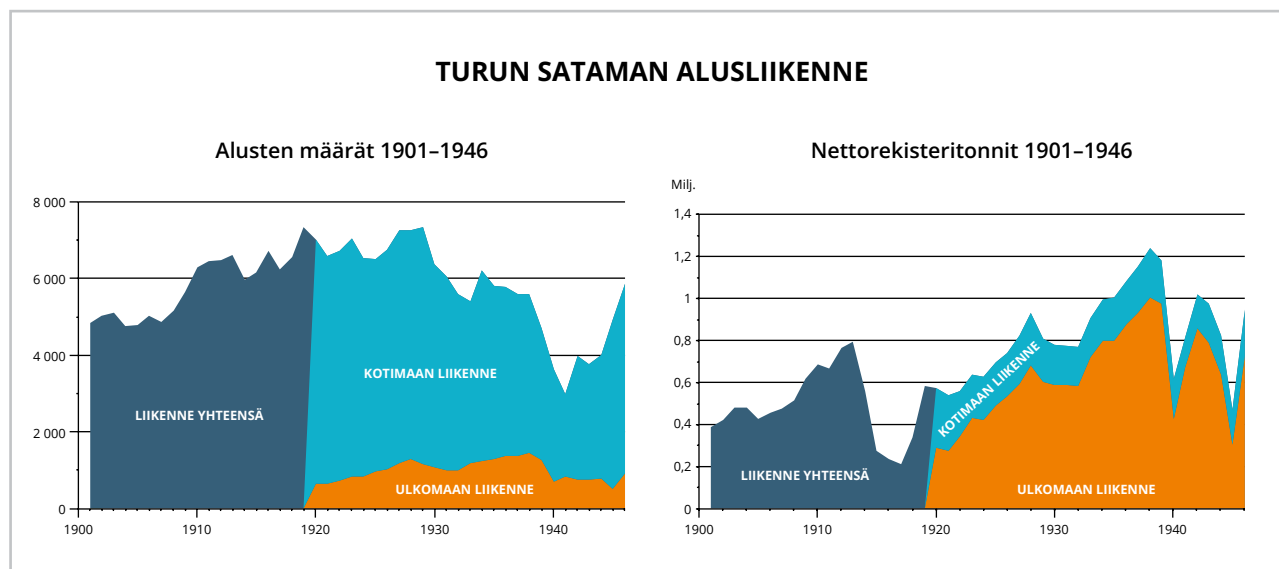
Kanavaniemellä alkoi 1960-luvulla suuri muutos. Yhteisvarustamo Siljan (Bore, SHO, Svea) ensimmäinen uudentyypinen lautta Skandia aloitti liikenteen 1961. Vuonna 1973 myös Vikinglinja Oy aloitti liikennöinnin Kanavaniemeltä. 1970-luvun alun kuvassa Kanavaniemi silti pääosin on tavaraliikenteen hallussa. Sen kärjen kahdesta matkustajalaivasta vasemmanpuoleinen on vielä perinteinen ruotsinlaiva, oikeanpuoleinen on autolautta, jollaiset vuoden 1976 jälkeen ovat hallinneet reittiä kokonaan. Takana näkyy vanhaa Ruissalon silta-pengertä, johon asti oikealta rakennettiin sittemmin Länsilaituri. – Turun kaupungin arkisto

Viimeksi mainittuna Suomi oli kahden kuukauden ajan lähes motissa, kun vain Turun ja Ruotsin välinen liikenne saattoi toimia. Vuonna 1956 sekin katkesi kymmeneksi päiväksi helmikuussa, ja maaliskuussa seurannut yleislakko ruuhkautti Turun sataman pahemmin kuin koskaan ennen. Samanlainen jäätälvi-lakkotilanne koetteli Turun satamaa vielä vuonna 1963.

Viimeinen talviruuhka koettiin Turussa 1970, minkä jälkeen vahvistuneet alukset pystyivät vähintään valtion jäänsärkijöiden avulla liikennöimään muihinkin satamiin.

Matkustajaliikenteessä uuden aikakauden avasivat pasintarkastuksen poistuminen Pohjoismaiden välillä vuonna 1958 sekä autolauttaliikenne. Turun ja Ruotsin välisen liikenteen matkustajamäärä kasvoi 1960-luvulla nelinkertaiseksi ja ylitti vuosittaisen miljoonan matkustajan rajan vuonna 1971.

“
Turku–Tukholma-
liikenteen matkustaja-
määrä ylitti miljoonan
matkustajan rajan
vuonna 1971.



Turun satamassa käyneet kotimaan liikenteen alukset olivat pieniä. Vaikka niitä oli paljon enemmän kuin ulkomaan liikenteen aluksia, niiden yhteisvetoisuus jäi yhä enemmän suurten ulkomaille liikennöiden alusten taakse. Erityisesti oikeanpuoleinen kuvaaja osoittaa myös, miten suurta suoneniskua molemmat maailmansodat merkitsivät Turun satamallekin.

Suuret muutokset viitoittivat 2000-luvulle

Kanavaniemellä alkoi 1960-luvulla suuri muutos. Yhteisvarustamo Siljan (Bore, SHO, Svea) ensimmäinen uudentyypinen lautta Skandia aloitti liikenteen 1961. Vuonna 1973 myös Vikinglinja Oy siirsi liikennettään Kanavaniemelle. Matkustajasatamaksi eriytynyt Kanavaniemi oli täysin varustettu lauttasatamaksi, jonka terminaaleja ja liikennejärjestelyjä kehitettiin aktiivisesti 1980- ja 1990-luvuilla.

Erittäin lisäntyvän ro-ro- ja suuryksikköliikenteen tarvitseman kenttätilan ja vapaavarastoalueiden niukkuus ulotti vielä 1950-luvulla tavarasataman suunnitelmat Ruissaloon, mutta luonnonsuojelusyistä ajatus kaatui. Sen sijaan vuoden 1967 suunnitelma ehdotti sataman raideliikenteen selkiyttämistä ja Länsilaiturin levittämistä Länsisatamaksi. Turun kaupunginvaltuusto hyväksyi suunnitelman, jota täsmennettiin vielä vuoden 1985 tavarasataman yleissuunnitelmalle, jota ryhdyttiin toteuttamaan seuraavana vuonna.

Ahtauksessa uusi tekniikka johti 1980-luvulla täysin koneyöhön. Tavara siirtyi alukseen ja aluksesta pyöriä tai suuryksikkönostureilla. Toiminta on pitkälle tietokoneistettu; kutakin tavaraa voitiin tosiaikaisesti seurata maantiellä, kentällä ja ruumassa ja ajaa se oikeaan kohtaansa ennakkosuunnitelman mukaan. Satamassaoloaika oli pudonnut muutamaan tuntiin, kun ennen lastaus oli kestänyt päiväkausia.

Uutena elementtinä heti tavarasataman yleissuunnitelman jälkeen tuli Silja Oy:n ehdotus junalauttaliikenteestä Tukholmaan. Se sijoittui Linnanaukolle aivan Silja-terminaalin lähelle ja alkoi SeaWind-nimellä vuonna 1989. Tässä vaiheessa Kanavaniemen, Linnanaukon ja Länsisataman mahdollisuudet oli jo käytetty loppuun ja laajenemistilaa oli etsittävä muualta.

Tila löytyi Pansiosta, öljysataman itäpuolelta, jossa 1990-luvun alussa vapautui lähes sadan hehtaarin alue. Suunnitelman toteutus alkoi vuonna 1996 vanhan öljylaiturin kunnostuksella. Oy Finncarriers Ab:n tarjouduttua siirtämään Travemündeen suuntautuvan junalauttaliikenteensä päätesataman Turkuun, tehtiin tästä sopimus vuonna 1997 ja jo 1.6.1998 saattoi Pansion junalauttasatama ottaa ensimmäisen aluksensa vastaan. Pansiosta varattiin alue myös suuryksikkösatamaksi.



Sataman tavaraliikenne siirtyi 1990-luvulla jo lähes kokonaan pyöriä ja kiskoille. Kanavaniemi oli täysin varustettu lauttasatamaksi. Tukholman-linjaa ajavien autolauttojen tilavuus oli vuodesta 1961 kasvanut yli kymmenkertaiseksi, ja niistä oli tullut myös kongressi- ja huvikeskuksia. Taaemman autolautan takana erottuu myös SeaWindin Tukholmaan liikennöinyt juna-/autolautta ja sen takana Länsisatama ja Ruissalo. Pansion uudessa suursatamassa vientiasiakkaan valmiiksi kuormaamiin junavauhuihin vaihdettiin eurooppalaisen raidelevyden mukainen teli. Veturi työnsi vaunut telinvaihtohallista alukseen, jonka määräsäsatamana oli Travemünde. Auto- ja junalautat mukaan laskien Turun sataman kaikesta rahdista kulki 1990-luvun lopussa jo 85 % ro-ro-aluksilla. – Saaristo valokuvaamo



2000-LUKU



Turun sataman kautta kulkeva vilkas matkustajaliikenne näkyy positiivisesti myös paikallisten ja lähialueen palveluyritysten toiminnassa.



SATAMA JA TURKU – YHTÄ JO 870 VUOTTA

Turun kaupunki ja satama ovat kasvaneet ja kehittyneet rintarinnan jo vuosisatojen ajan. Erottamattomana osana kaupunkia Turun satama on tuottanut ja tuottaa edelleen merkittävästi lisäarvoa sekä kaupungille, elinkeinoelämälle että kaupungin asukkaalle. Yhteistyöllä ja vuorovaikutuksella eri tahojen kanssa Turun Satama varmistaa oman toimintansa kehittämisen vastuullisesti ja kestävän kehityksen periaatteet huomioiden.

Satama vahvistaa Turun merellistä mielikuvaa ja on kaupungille merkittävä vetovoimatekijä. Euroopan Unionin TEN-T-ydinverkkoon kuuluvana meriliikenteen keskuksena satama vahvistaa Turun asemaa Suomen ja Itämeren alueen keskeisenä logistisena keskuksena. Kasvattamalla sataman kautta kulkevia tavaravirtoja Turun Satama kasvattaa koko seudun talouselämän elinvoimaisuutta ja ihmisten hyvinvointia tuoden kaupunkiin uutta yritystoimintaa ja työpaikkoja.



Turun Satama työllisti vuoden 2023 lopussa 40 työntekijää. Satama-alueella työskentelee sen lisäksi toista tuhatta eri alojen ammattilaista. Koko Varsinais-Suomessa logistiikka-alan työntekijöiden määräksi 2020-luvun taitteessa arvioitiin 10 000 henkilöä.

Satamatoiminta työllistää suoraan ja välillisesti

Satama ja sen lukuisat toimijat työllistävät merkittävän määrän ihmisiä sekä suoraan että välillisesti. Turun Sataman oman organisaation lisäksi sataman alueella työskentelee päivittäin toista tuhatta eri alojen ammattilaista ja koko logistiikka-alan työntekijöiden määräksi Varsinais-Suomessa arvioitiin 2020-luvun vaihteessa runsas 10 000 henkilöä. Alan työvoiman kysynnän uskotaan edelleen kasvavan muun muassa verkkokaupan kasvun mukana.

Turun satama on myös tärkeä osa lounaisen Suomen meriklusteria, jonka ytimen muodostavat meriteollisuus, merenkulkuelinkeinot ja satamatoiminnot. Alueen telakkateollisuuden juuret ovat Aurajoen suulla, jossa laivanrakennus jatkui aina 1970-luvun puoliväliin asti, jolloin telakkatoiminnot siirtyivät Pernoon. Raisionlahden rannalla sijaitseva, nykyään saksalaisen Meyer Werthin omistama telakka tunnetaan maailman johtavana risteilyalusten rakentajana ja alansa edelläkävijänä.

Meriklusterikokonaisuudella on suuri merkitys koko lounaisen Suomen hyvinvoinnille työllisyyden kautta. Välilliset työpaikat mukaan luettuina meriklusteri työllistää Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa arvioiden mukaan noin 27 000 ihmistä eli noin 8,5 prosenttia alueen työllisistä.

Laivamatkailu tuo kysyntää kaupungin palvelu yrityksille

Turun satamalla on suuri vaikutus kaupungin matkailulliseen vetovoimaan. Satama ja siihen johtava luonnonkaunis saaristoväylä vahvistavat Turun merellistä mielikuvaa ja toivottavat ensimmäisenä tervetulleiksi Skandinaviasta ja muualta Itämeren alueelta kaupunkiin saapuvat matkailijat.

Vuosittain sataman kautta kulkee lähes kolme miljoonaa matkustajaa. Matkustajamäärä näkyy positiivisesti myös paikallisten ja lähialueen palveluyritysten, kuten hotellien, ravintoloiden, muiden matkailupalveluiden tarjoajien ja kaupaliikkeiden toiminnassa. Museoissa, näyttelyissä ja muissa nähtävyyksissä sekä tapahtumissa vieraillemalla matkailijat ovat osaltaan tukemassa ja ylläpitämässä niiden toimintaedellytyksiä ja kehitysmahdollisuuksia.

Turun Sataman, laivavarustamoiden, Turun kaupungin, alueellisen Visit Turku Archipelago -matkailuorganisaation ja muiden matkailutoimijoiden yhteistyön ansiosta sataman matkailuliikenteen odotetaan kehittyvän edelleen myös tulevaisuudessa. Sataman omassa toiminnassa tämä merkitsee toimenpiteitä, joilla matkaanlähtö Turusta ja saapuminen kaupunkiin tehdään matkailijoille nykyistäkin helpommaksi, nopeammaksi ja mukavammaksi. Merkittävä rooli tässä on uudella Ferry Terminal Turku -yhteisterminaalilla, joka valmistuu vuonna 2027.

Satama-alue on kaupunkikehityksen keskiössä

Satama on osa Turun kaupungin ydinkeskustan kehittämiskäytävää, jossa on eniten potentiaalia nykyajan vaatimusten mukaiseen kaupunkiasumisen kehittämiseen ja yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Sataman ja kaupungin yhteistyön tuloksena sataman läheisyyteen syntyy tulevaisuudessa myös merenläheisiä asuntoalueita, jotka yhdistävät sataman tiiviimmin kaupungin keskusta ja avaavat uusia mahdollisuuksia kaupunkiasumisesta kiinnostuneille ihmisille.

Sataman naapuriin sijoittuvan Linnakaupungin aluees-



ta tavoitellaan yli 10 000 ihmisen asuinalueita ja merkittävää työpaikka- ja palvelukeskittymää. Linnakaupungin uudisrakentamista suunnitellaan yhteistyössä kaavoittajien kanssa niin, että satamatoiminnot kytkeytyvät tulevaisuudessa luontevasti muun alueen uusiutuvaan rakenteeseen. Kehitysuunnitelmia laadittaessa otetaan huomioon sekä lähialueen asukkaiden että elinkeinoelämän odotukset ja toiveet.

Kantasataman kehittämistä jatketaan osana sataman ydintoimintaa ja sen matkustajatoiminnat kytketään rakenteellisesti ja toiminnallisesti muun alueen uusiutuvaan rakenteeseen. Tavaraliikenteen osalta Turun Sataman painopisteenä on toiminnan ympäristövaikutusten minimointi ja raskaan liikenteen ohjaaminen satamasta maanteille sujuvasti ja ruuhkattomasti kaupunkiasutus ohittaen.

Sataman juhluvuosi on koko kaupungin yhteinen

Taloudellisten hyötyjen lisäksi satama vahvistaa Turun mielikuvaa aktiivisena, kansainvälisenä ja elinvoimaisena kaupunkina. Sataman sijainti kaupungin keskustan läheisyydessä vahvistaa vuorovaikutusta sen ja kaupunkilaisten välillä. Sa-

tama on ollut omalta osaltaan lisäämässä kaupungin keskustasta satamaan johtavien Aurajoen rantakatujen viihtyisyyttä ja tuomassa kaupunkiin monia mielenkiintoisia tapahtumia. Yksi näistä tapahtumista on suurten purjealusten Tall Ships Race, joka tulee Turkuun jo kuudennen kerran Turun Sataman 870-vuotisjuhlavuonna, kesällä 2024.



Sataman 870-vuotisjuhlavuonna Turussa järjestetään kuudennen kerran suurten purjealusten Tall Ships Race -tapahtuma. Tapahtuma on hyvä esimerkki Sataman ja kaupungin yhteistyöstä, sillä Satamalla on vahva rooli tapahtuman järjestämisessä.

Turun satamalautakunnan kokous vuonna 1968 sataman virastotalon kokoushuoneessa. Satamalautakunta ja sen edeltäjä satamahallitus olivat pitkään täysin miehiä hallintokuntia. Ensimmäiset naiset tulivat satamalautakunnan jäseniksi vuonna 1989.
- Turun kaupungin arkisto



RUOPPAUS- JOHTOKUNNASTA NYKYAIKAISEKSI OSAKEYHTIÖKSI

1800-luvun loppuvuosina Turun Sataman hallinnosta vastasi satama- ja ruoppauslaitoksen johtokunta, joka lakkautettiin vastuukysymysten epäselvyyden vuoksi 1890-luvulla. Sen tehtävät siirtyivät ensin kaupungin rahatoimikamarille, jota seurasi vuonna 1916 perustettu satamajaosto. Määrätietoisen satamapolitiikan puutteen huomattiin kuitenkin pian haittaavan sataman kehittämistä, minkä seurauksena Turkuun perustettiin ensimmäisenä Suomessa erityinen satamahallitus vuonna 1920. Satamahallitus sai vastuulleen koko sataman kehittämisen ja sen johdossa toimivat satamakapteenin lisäksi satamakamreeri ja satama-insinööri, joista kukin johti omaa konttoriaan.

Hallinnollisesti seuraava suurempi askel otettiin vuonna 1937, kun satamahallitus muutettiin kaupunginhallituksen alaiseksi satamalautakunnaksi. Päättäntävalta säilyi kuitenkin ennallaan sataman toimiessa oman budjettinsa laativana, itsenäisenä tilivirastona. Sotien jälkeen satamien tiivistynyt kilpailu vaati markkinoinnin ja edunvalvonnan keskittämistä, mitä varten Turkuun perustettiin satamajohtajan virka, ensin väliaikaisena vuodesta 1950 alkaen ja lopulta vakinaisena 1956 lähtien. Satamalautakunnan puheenjohtajuutta hoiti pitkään teknillinen apulaiskaupunginjohtaja, mutta kunnallishallinnon demokratisoituslinjan mukaisesti vuonna 1961 siirryttiin luottamushenkilöpuheenjohtajuuteen.

Pitkän suunnittelun jälkeen satamalautakunta sai uuden johtosäännön vuonna 1972. Samassa yhteydessä sataman entiset toimistot muuttuivat talous-, liikenne- ja teknilliseksi osastoiksi. Suomen muiden satamien tavoin myös Turussa alettiin jo 1980-luvulla keskustella sataman yhtiöittämisestä. Vuonna 1989 asiassa edettiin jo lautakunnan äänestykseen, joka päättyi täpärästi yhtiöittämisaloitteen hylkäämiseen. Sataman mahdollinen yhtiöittäminen oli esillä vielä 1990-luvun alkupuolellakin, mutta vuonna 1994 Turun kaupunginvaltuusto päättyi muodostamaan satamasta kaupungin nettobudjetoidun liikelaitoksen.



Lokakuussa 1920 Turku perusti ensimmäisenä Suomessa erityisen satamahallituksen. Sen puheenjohtajaksi valittiin merikapteeni Werner Streng, joka toimi tehtävässä poikkeuksellisen pitkään ja hän ehti vuonna 1937 siirtyä vielä satamalautakunnan puheenjohtajaksi. Satamahallitus kokoontui ensimmäisen kerran 10. marraskuuta 1920. – Turun kaupungin arkisto



2000-luvun alussa satamalautakuntaan kuului 13 kaupunginvaltuuston toimikauttaan vastaavaksi ajaksi valitsemaa jäsentä. Heistä valtuusto määräsi yhden puheenjohtajaksi ja yhden varapuheenjohtajaksi sekä jokaiselle henkilökohtaisen varajäsenen. Satamalautakunnan kokouksiin osallistuivat myös kaupunginhallituksen edustaja, sihteeri ja esittelijät. Kuvassa ylh. vasemmalla: Pekka Räsänen, Seppo Muurinen, Sini Soini, Seppo Kempainen, Ann-Sofi Hurme, Veikko Keto, Raija Helin, Turja Lehtonen, Jorma Hellstén, Sari Hukkanen, Matti J. Niemi. Alhaalla vasemmalla: Pentti Vänni, Marja Vyyryläinen (vpj.), Christian Ramberg, Pentti Sokajärvi (pj.), Jarmo Koskinen (siht.) ja Reijo Vuorio.

“
Turun kaupungin
täysin omistama
Turun Satama Oy aloitti
toimintansa vuonna 2013.

Kuntalain uudistukset muuttivat hallintomallia

2000-luvulle tultaessa Turun Sataman hallintoa hoiti edelleen luottamushenkilöistä valittu satamalautakunta. Lautakunnan tehtävänä oli ohjata ja valvoa Sataman toimintaa sekä asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Samalla sen tuli huolehtia Sataman teknisestä, taloudellisesta ja organisatorisesta kehittämisestä. Satamalautakunnan jäsenet valitsi kaupunginvaltuusto ja lautakunnan toimikausi oli valtuuston toimikautta vastaava eli neljä vuotta. 2000-luvun alusta satamalautakunnan jäsenmäärä oli kolmetoista. Heistä valtuusto määräsi yhden puheenjohtajaksi ja yhden varapuheenjohtajaksi sekä jokaiselle henkilökohtaisen varajäsenen. Lisäksi lautakunnassa oli kaupunginhallituksen edustaja.

Vuoden 2009 alusta lähtien Turun Satama toimi uudistuneen kuntalain mukaisena liikelaitoksena. Sataman toimintaa johtamaan perustettiin entisen satamalautakunnan tilalle Turun satamaliikelaitoksen johtokunta, jossa oli seitsemän kaupunginvaltuuston valitsemaa jäsentä. Uusi liikelaitosmuoto mahdollisti Sataman itsenäisemmän toiminnan kuten sen, että satamaliikelaitoksen johtokunta hyväksyi Turun Sataman talousarvion ja tilinpäätöksen. Heti johtokunnan ensimmäisenä toimintavuonnaan johtokunta hyväksyi muun muassa satamaliikelaitoksen hyvän hallinnon perusteet, joissa määriteltiin esimerkiksi liikelaitoksen päätöksentekomenettely ja hankintavaltuudet.



Sataman yhtiöittämiseen tähtäävä valmistelutyö aloitettiin keväällä 2010. Sataman oma henkilökunta osallistui valmistelutyöhön eri alatyöryhmissä. Samana vuonna käynnistettiin koko henkilökuntaa koskenut muutosvalmennusohjelma, jonka tavoitteena oli ylläpitää vuorovaikutusta ja antaa lisätietoa muutoksen tarpeesta sekä pitää henkilöstö ajan tasalla yhtiöittämissuunnitelman etenemisestä.

2010-luvulla ryhdyttiin valmistelemaan yhtiöittämistä

Kaupunginvaltuusto hyväksyi syksyllä 2009 omistajapolitiikka 2009–2013 koskevan asiakirjan, missä yhtenä toimenpiteistä on liikelaitosten yhtiöittäminen. Sataman ja kaupungin keskushallinnon henkilöillä täydennetty projektiryhmä aloitti keväällä 2010 Sataman yhtiöittämiseen tähtäävän valmistelutyön. Sataman oma henkilökunta osallistui valmistelutyöhön useissa eri alatyöryhmissä.

Yhteistyössä Turun Ammattikorkeakoulun kanssa käynnistettiin keväällä 2010 koko henkilöstöä koskeva muutosvalmennusohjelma. Muutosvalmennuksen tavoitteena oli ylläpitää vuorovaikutusta ja antaa lisätietoa muutoksen tarpeesta sekä pitää henkilöstö ajan tasalla Sataman yhtiöittämissuunnitelman etenemisestä. Mittavan muutosvalmennuksen aikana mietittiin yhdessä strategioita ja keskusteltiin muun muassa resurssien käytöstä ja osaamisen kehittämisestä.

Selvitystyö Turun Sataman yhtiöittämiseksi eteni vuoden 2011 aikana merkittävästi, vaikka uuden kuntalain käsitteily eduskunnassa viivästyi. Osana yhtiöittämissuunnitelmaa käytiin lävitse Sataman organisaatio ja sen kehittämistarpeet. Tehdyt selvitystyön pohjalta päädyttiin tulokseen, jossa Sataman organisaatiota madallettiin ja tiivistettiin sekä operatiivisen toiminnan että hallintopalveluiden osalta. Yhteistyötä Turun kaupungin eri liikelaitosten kanssa tiivistettiin päättämällä ostaa osa kunnossapitopalveluista kaupunkikonsernilta, minkä yhteydessä alan henkilöstöä siirtyi Satamasta kaupungin palvelukseen. Uusi organisaatiomalli otettiin käyttöön kesäkuun alussa 2011.

Turun Satama Oy aloitti uuden aikakauden vuonna 2013

Vuosi 2013 muodostaa tärkeän merkkivaiheen Turun Sataman historiassa. Huolellisen valmistelun jälkeen Turun kaupunki siirsi liiketoimintakaupalla satamaliikelaitoksensa toiminnan uudelle satamayhtiölle. Kaupungin täysin omistama Turun Satama Oy aloitti toimintansa vuoden 2013 alussa. Yhtiöittämisellä vastattiin Euroopan Unionin kilpailuneutraaliväestämistä seuranneeseen kuntalain muutokseen ja sen tavoitteena oli mahdollistaa uuden organisaation keskittyminen sataman ydintoimintoihin sekä toiminnan tuottavuuden ja kilpailukykyyn parantaminen. Uuden satamayhtiön toiminnan lähtökohdiksi määriteltiin satama- ja logistiikkatoimintojen vaatiman infrastruktuurin kehittäminen sekä sataman markkinointi yhteistyössä muiden sataman toimijoiden kanssa. Sataman asiakkaille ja kumppaneille uudistus merkitsi entistäkin joustavampaa yhteistyötä ja nopeampaa päätöksentekoa.

Yhtiöittämisen yhteydessä muuttui myös sataman hallintomalli. Satamaliikelaitoksen johtokunnan tilalle astui osakeyhtiölain mukainen hallitus, jonka tehtävät ja vastuut määräytyvät osakeyhtiölain sekä muun soveltuvan lainsäädännön perusteella. Hallitus huolehti satamayhtiön hallinnosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä sekä käsittelee ja päättää kaikki yhtiön kannalta merkittävimmät yhtiön toimintaa koskevat asiat. Yhtiöjärjestyksen mukaan hallitukseen kuuluu vähintään kolme ja enintään seitsemän jäsentä.

Ensimmäinen Sataman hallitus keskittyi Sataman toimintamallin kehittämiseen

Turun Satama Oy:n hallituksen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin Marjukka Karttunen, jonka toimikauden aikana keskityttiin sataman toimintamallin kehittämiseen ja uudistettiin satamayhtiön liiketoimintastrategia erottamalla matkustaja- ja rahtiliikenne omiksi tulosvastuullisiksi yksiköikseen. Muutoksen tavoitteena oli aiempaa asiakaslähtöisempi ja kustannustehokkaampi toimintamalli, joka toteuttaisi tehokkaasti satamatoiminnan keskeiset tavoitteet. Liiketoiminta-alueiden tukitoiminnoiksi määriteltiin viranomais- ja

turvapalvelut, tekniset palvelut, talous ja hallinto, kehittäminen sekä markkinointi ja viestintä. Liiketoimintastrategian päivitysten lisäksi satamayhtiön ensimmäisen hallituksen keskeisiä asioita olivat investointipäätökset, joista suurimpia olivat muun muassa DB Schenkerin suurterminaalien ja sen laajennuksen rakentamispäätökset. Hallituksen toimikauden lopulla käynnistettiin myös matkustajasataman uuden yhteisterminaalien valmistelut sekä hankittiin osake-enemmistö Turun Vapaavarasto Oy:stä.



Sataman yhtiöittämisen myötä muuttui myös Sataman hallintomalli ja satamaliikelaitoksen johtokunnan tilalle astui osakeyhtiölain mukainen hallitus. Hallituksen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin Marjukka Karttunen. Kuvassa vasemmalta: Satu Hildén, Christian Ramberg, Arja Iho, Jukka Mikkola (vpj.), Marjukka Karttunen (pj.), Maria Puhakka, Turja Lehtonen, Jarmo Koskinen ja Jarmo Tamminen.

Vuonna 2018 Turun Sataman hallituksen puheenjohtajaksi valittiin kansanedustaja Ville Niinistö.



“

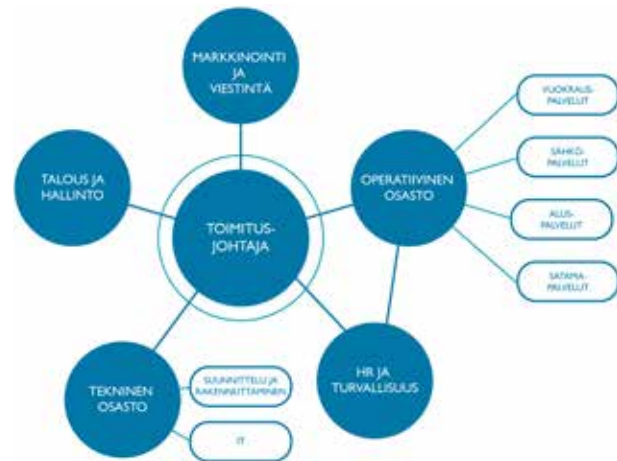
Yksi Turun Satama Oy:n hallituksen keskeisimpiä tehtäviä on ollut Turun sataman toimintaympäristön muutosajurien vaatimukseen vastaaminen. Suurimmat muutosajurit ovat olleet ympäristönsuojelu, digitalisaatio ja Turun kaupungin kaavoitus.

Vuodesta 2018 alkaen Turun Satama Oy:n hallituksen puheenjohtajana on toiminut Ville Niinistö. Toimikauden aikana Turun sataman toimintaympäristö on elänyt ja muuttunut jatkuvasti, suurimpien muutosajurien ollessa ympäristönsuojelu, digitalisaatio ja Turun kaupungin kaavoitus. Näihin vastaaminen on ollut yksi hallituksen keskeisimpiä tehtäviä, joiden rinnalla ovat kulkeneet koko ajan matkustajasataman uuden yhteisterminaalin suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvien kysymysten ratkaisu ja päätöksenteko.

Yrityskulttuurin muutosmatkalla valmis- tauduttiin tulevaisuuteen

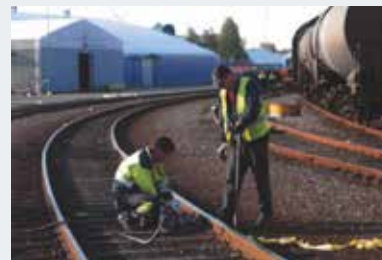
Hallituksen ohjaamana satamayhtiössä käynnistettiin vuoden 2021 aikana yrityskulttuurin muutosmatka, jonka tavoitteena oli valmistaa henkilöstöä vastaamaan tulevaisuuden satamatoiminnan mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Tavoitteiden asettamisen jälkeen paneuduttiin trimmaamaan sekä toimintaprosesseja että henkilöstön osaamista ja sen monipuolistamista. Kulttuuristrategian muutos koski kaikkia ja ulottui johtamisen kehittämisestä asiantuntijuuden ja osaamisen monipuolistamiseen.

Muutosmatkaan liittyi myös vuoden 2022 alusta voimaan astunut organisaatiorakenne, jossa Sataman aluspalvelut ja kunnossapitopalvelut yhdistettiin yhdeksi yksiköksi Sataman operatiivisten palvelujen alle. Muutoksen tavoitteena oli tiivistää ja vahvistaa sisäistä yhteistyötä ja samalla lisätä asiakaspalvelun joustavuutta.



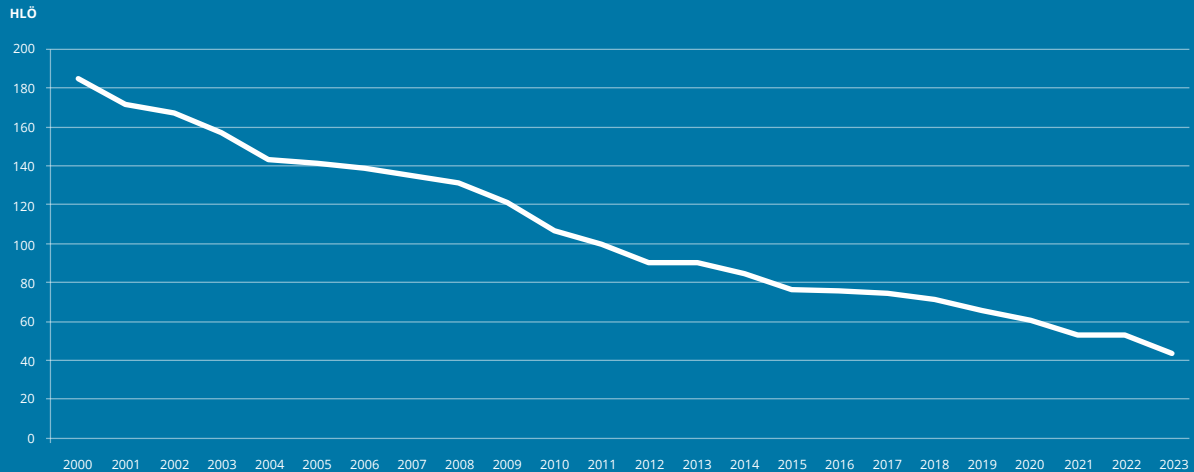
Turun Satama Oy:n organisaatiorakenne vuonna 2023.

TYÖNTEKOA SATAMASSA 2000–2024





HENKILÖSTÖMÄÄRÄN MUUTOS 2000–2023



Turun Sataman henkilöstömäärä on laskenut koko 2000-luvun ajan sekä sataman toimintojen tehostamisen, että teknologian kehityksen ja luonnollisen poistuman tuloksena. Esimerkiksi 2010-luvun alussa sataman organisaation madaltamisen yhteydessä henkilökuntaa siirtyi Turun kaupungin palvelukseen ja vuonna 2020 nosturiliiketoiminnan myynnin myötä osa nosturinkuljettajista siirtyi Turku Stevedoringin palvelukseen. Vuonna 2023 toteutettujen muutosneuvottelujen jälkeen Turun Satama Oy:n palveluksessa oli vuoden lopussa noin 40 henkilöä.

OSAAVAT NAISET MUUTOKSEN VETUREINA



*Toimitusjohtaja,
yrittäjä Marjukka
Karttunen (nyk.
Parpola) toimi
Turun Satama
Oy:n hallituksen
puheenjohtajana
vuosina 2013–
2017.*



*Hovioikeudenneuvos
Pirkko Mikkola
toimi satamaliike-
laitoksen johtokunnan
puheenjohtajana
vuosina 2009–2013.*

Hovioikeudenneuvos Pirkko Mikkola ja toimitusjohtaja, yrittäjä Marjukka Karttunen (nyk. Parpola) olivat keskeisissä rooleissa sekä valmistelemassa että toteuttamassa Turun Sataman yhtiöittämistä. Pirkko Mikkola toimi satamaliikelaitoksen johtokunnan puheenjohtajana vuosina 2009–2013 ja Marjukka Karttunen satamayhtiön hallituksen puheenjohtajana vuosina 2013–2017.

– Sataman muuttuminen kaupungin liikelaitokseksi oli ensimmäinen askel matkalla kohti yhtiöittämistä, vaikka aloitteita asiasta oli tehty jo paljon aiemminkin. Alusta asti johtokunnalle oli selvää, että sen tärkein tehtävä oli yhtiöittämisen valmistelu yhteistyössä sataman toimivan johdon kanssa. Yksi tärkeimpiä tehtäviä oli henkilöstön sopeuttaminen tuleviin muutoksiin ja niihin liittyvien huolien hälventäminen, mitä varten perustettiin keväällä 2010 erityinen rakennemuutostyöryhmä. Yhteistyölle leimaa antavaa oli avoimuus ja keskinäinen luottamus, mikä mahdollisti niin johtokunnan työn sujumuuden ja tuki sataman toimitusjohtajaa hänen työnsänsä. Lautakuntavuosiin verrattuna johtokunnan toiminta oli itsenäisempää, mutta kaupungin ymmärrys sataman tärkeydestä tarjosi kuitenkin hyvän selkänöjan päätöksenteolle, Pirkko Mikkola muistelee.

Marjukka Parpola muistelee, miten hän ja pitkään satamalautakunnan puheenjohtajana toiminut Pentti Sokajärvi päättivät aina Turun kaupunginvaltuustossa sataman asioista puhuttaessa puheenvuoronsa toteamalla, että ”ja muuten, satama pitää yhtiöittää”. Vuonna 2013 tämä viimein toteutui ja Marjukka Parpola valittiin johtamaan muutosta.

– Yhtiöittäminen oli Turun kaupungilta oikea ratkaisu sataman kehittämisen mahdollistamiseksi. Vanhan kulttuurin ja toimintamallien muutos vei tietysti aikansa, mutta viemällä sitä ylhäältä alaspäin saimme sitoutettua yhtiön henkilöstön

uuteen malliin. Sama kulttuurin muutos koski toki myös yhtiön hallitusta, josta osa ei ollut aiemmin osallistunut hallitustyöskentelyyn osakeyhtiössä. Ensimmäisiä askelia osakeyhtiöomaiseen toimintaan oli sataman mission määrittäminen sekä liiketoimintastrategian uudistaminen, millä tavoiteltiin keskittymistä sataman talouden kannalta keskeisiin liiketoiminta-alueisiin ja niiden kehittämiseen. Operatiiviseen toimintaan hallitus ei puuttunut, vaikka minä ja satamayhtiön toimitusjohtaja muodostimmekin alusta asti toimivan työparin esimerkiksi strategian jalkauttamisessa. Kaiken kaikkiaan oli hienoa saada olla mukana tekemässä tätä suurta muutosta, jolla luotiin pohjaa sataman tulevaisuudelle pitkälle eteenpäin, Marjukka Parpola vakuuttaa.

MAHDOLLISUUKSIEN RAKENTAJA



*Christian Ramberg
toimi Turun Sataman
toimitusjohtajana
vuosina 2000–2019.*

Christian Ramberg toimi Turun Sataman toimitusjohtajana vuodesta 2000 aina vuoteen 2019 asti. Hänen lähes kaksi vuosikymmentä kestäneellä johtajakaudellaan Turun satamassa tehtiin useita merkittäviä uudistuksia, jotka veivät sataman toimintaa vahvasti eteenpäin. Oman kautensa aikaisista tapahtumista Christian Ramberg pitää tärkeimpinä sataman vahvistunutta asemaa eurooppalaisessa liikennejärjestelmässä sekä sataman vahvistunutta asemaa Suomen Skandinavian liikenteen keskuksena.

– Euroopan Unionin logistisen selkärangan muodostavassa TEN-T-liikenneverkossa Turun satama on osa Skandinaviasta Välimerelle ulottuvaa ydinverkkokäytävää, joka kulkee Suomesta Ruotsin ja Keski-Euroopan kautta aina Italian eteläkärkeen asti. Vahva asema eurooppalaisessa liikenneverkossa on mahdollistanut ja mahdollistaa erilaiset EU:n tuemat kehittämishankkeet, joiden tavoitteena on tavaralogistiikan sujuvoittaminen jäsenmaiden välillä ja sisällä. Esimerkiksi vuonna 2018 valmistunut E18-moottoritie on nopeuttanut satamayhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja vuonna 2014 käynnistynyt Valtatie 8:n peruskorjaus ja parhaillaan työn alla oleva Turun kehätien parantaminen tuovat lisää nopeutta, selkeyttä ja turvallisuutta satamaliikenteeseen. Ydinverkkoon kuulumisesta on ollut hyötyä myös suoraan satamalle, jossa monia kehityshankkeita on toteutettu osin Euroopan Unionin eri rahoitusvälineiden tuella, Christian Ramberg kertoo.

Turun satama on aina ollut Suomen Skandinavian liikenteen keskus ja 2000-luvulla sen asema tässä roolissa on edelleen vahvistunut. Merkittävimmin myönteiseen kehitykseen ovat vaikuttaneet nopea yhteys Turun ja Tukholman välillä, aluskannan jatkuva uudistuminen sekä nopea reagointi asiakkaiden tarpeisiin esimerkiksi logistiikkatilojen rakentamisessa.

– Satamayhtiön rooli kehitystyössä on mahdollisuuksien luominen ja kehityksen esteiden poistaminen. Oma työni oli lähinnä siihen liittyvien asioiden edistämistä ja päätöksenteon vauhdittamista yhteistyössä asiakkaiden ja Turun kaupungin päättäjien kanssa. 2000-luvulta nousevat erityisesti esiin mittavat investoinnit Ovakon alueen suuriin logistiikkakeskuksiin sekä Suikkilantien nelikaistaistaminen satamaliikenteen ohjaamiseksi satamasta suoraan valtatieverkkoon. Useita hankkeita valmisteltiin myös Sataman omana työnä, sillä Satamalla oli ja on edelleen vahva osaaminen satamarakentamisessa ja ympäristöasioissa.

Yhteistyön ja verkostoitumisen merkitys on Christian Rambergin mielestä kasvanut jatkuvasti. Voidakseen vaikuttaa satamalle tärkeisiin kysymyksiin on oltava aktiivinen niin kansallisissa kuin kansainvälisissä verkostoissa.

– Satamien välinen kilpailu on tiukkaa sekä tavara- että matkustajaliikenteessä, joten tuntosarvien on oltava herkinä ja mahdollisiin tilaisuuksiin on tartuttava nopeasti, jopa ennakoivasti. Sataman yhtiöittäminen vuonna 2013 oli suuri muutos, joka antoi Satamalle entistäkin paremmat mahdollisuudet niin liiketoimintastrategian kehittämiseen kuin nopeaan päätöksentekoon. Yhtiöittäminen toteutettiin Sataman toimesta hyvin, ja sen tuomia etuja on tehokkaasti hyödynnetty osakeyhtiön ensimmäisen kymmenvuotiskauden aikana. Luotan siihen, että Turun satamalla on kaikki valmiudet vahvistaa edelleen asemaansa Itämeren satamien joukossa ja eurooppalaisten liikennevirtojen ytimessä, Christian Ramberg vakuuttaa.



TURUN ROOLI YKSIKKÖ- LIIKENTEEN SATAMANA VAHVISTUI

2000-lukua lähestyttäessä Turun satama kiri voimakkaasti kiinni edellisillä vuosikymmenillä menettämiään asemia. 1990-luvulla sataman liikenne kasvoi nopeammin kuin muissa Suomen satamissa, jopa kaksinkertaista vauhtia esimerkiksi Helsinkiin nähden. Tavaraliikenteen kasvua vauhdittivat erityisesti suuryksikköliikenteen kasvu, mikä nosti Turun sataman 1990-luvun lopulla Suomen toiseksi suurimmaksi yksikköliikenteen satamaksi sekä tuonnissa että viennissä. Muutoksen suuruudesta kertoo maahan tuodun yksikkötavaran käsittelyn osuuden kasvu 1970-luvun alusta 40 prosentista 1990-luvun lopun 90 prosenttiin.

2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä Turun sataman tavaraliikenteen kokonaismäärä oli vakiintunut noin neljään miljoonaan tonniin vuotuisen vaihteluvälin oltua muutamana prosentina vuosina 2000–2007. Eri vuosina liikenteen määrään vaikuttaneita tekijöitä olivat muun muassa vuosikymmenen alkupuolen työtaistelut sekä sataman pääreittien aluskannassa tapahtuneet muutokset. Vuonna 2000 liikenteen kasvua jarruttivat ahtaajien tukilakko kuljetusalan työriitaan liittyen sekä Ruotsin liikenteen autolauttojen huoltoseisokit. Vuoden 2005 keväällä tavaraliikenteen hyvin alkanut kasvu pysähtyi kokonaan paperiteollisuuden lakkoon sekä sitä seuranneeseen työsulkkuun, jotka kestivät noin seitsemän viikkoa.

Pääosa Turun sataman tavaraliikenteestä kulki 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä ro-ro-aluksilla, matkustaja-autolautat ja junaliikenne mukaan lukien. Sataman Saksaan ja Pohjanmeren suuntautuva liikenne vahvistui, kun Finnlines kasvatti kapasiteettiaan Turun ja Travemünden välisellä reitillä vuosina 2006 ja 2007 ja avasi uuden reitin Turusta Antwerpeniin tammikuussa 2007. Sataman Travemünden reitille lisää rahtitilaa toi myös PowerLinen m/s Antares, joka vuoden 2007 alussa korvasi aiemmin reittiä liikennöineen m/s Global Freighterin. Takaisku ro-ro-liikenteen kehitykselle sen sijaan tuli, kun SeaWind-varustamon m/s Sky Wind lopetti liikennöinnin Turusta. Tämän seurauksena sataman pääreitille Turusta Tukholmaan syntyi yhden aluksen vajoaus, mistä suurelta osin johtui sataman ro-ro-liikenteen määrän väheneminen vuonna 2007 lähes 18 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna.



Turun satamasta Saksaan ja Pohjanmerelle suuntautuva liikenne vahvistui, kun Finnlines kasvatti kapasiteettiaan Turun ja Travemünden välisellä reitillä vuosina 2006 ja 2007. Lisäksi Finnlines avasi uuden reitin Turusta Antwerpeniin.

Maailmantalouden heilahtelut näkyivät myös satamassa

Vuonna 2008 käynnistynyt ja kaksi vuotta kestänyt maailmanlaajuinen talouden taantuma heijastui myös Turun sataman ulkomaan liikenteeseen. Turun satamassa vaikutukset tuntuivat kuitenkin pienempinä kuin monissa muissa satamissa. Tähän myötävaikutti Turun sataman laajakirjainen tavaravaliokoma, mikä teki satamasta vähemmän haavoittuvan verrattuna tiettyjen teollisuusalojen kuljetuksiin erikoistuneisiin satamiin. Taantumasta huolimatta sataman Saksan ja Pohjanmeren liikenne kehittyi suotuisasti, mutta Ruotsin liikenteen tonnimäärä pieneni aluskapasiteetin puutteesta johtuen, vaikka m/s Galaxyn tulo toikin reitille kaivattua lisäkapasiteettia kesällä 2008. Linjajhteyksiä ei taantumana

tarvinnut karsia ja ajoittain eri reiteillä oli tarvetta myös lisäkapasiteetille, vaikka tavaraliikenne vähenikin taantumana aikana noin 25 prosenttia vuoteen 2007 verrattuna. Suurin muutos tapahtui autojen tuonnissa, josta lähti pois kaksi kolmannesta (66 %), johtuen Venäjälle suuntautuneen transitoliikenteen pysähtymisestä loppuvuonna 2009.

Vuosi 2010 oli Turun Satamalle myönteisen kehityksen vuosi. Jo alkuvuonna oli nähtävissä merkkejä globaalin talous- taantumana ohittamisesta, ja mitä pidemmälle vuosi eteni, sitä selkeämmin sataman toiminnan tunnusluvut kääntyivät plusmerkkisiksi. Kasvun moottorina toimi tavaraliikenne, jonka tonnimäärä kasvoi runsaat 8 prosenttia edelliseen vuoteen



Vuonna 2008 käynnistyneestä talouden taantumasta huolimatta Turun sataman linjayhteyksiä ja liikennefrekvenssejä ei tarvinnut karsia, vaan ajoittain tarvittiin jopa lisäaivoja. M/s Galaxy'n tulo Turku–Tukholma-linjalle kesällä 2008 toi kaivattua lisäkapasiteettia myös autokansille.

verrattuna. Tavaraliikennettä vilkastutti Suomen ulkomaankaupan nopea elpyminen ja viennin hyvä veto. Vienti päämarkkina-alueille Ruotsiin ja Saksaan kasvoi eniten, mutta myös kauttakulkuliikenne Venäjälle kääntyi selkeään kasvuun parin vuoden pudotuksen jälkeen. Tavaraliikenteen nopean kasvun ansiosta Ruotsin linjalla liikennöi yksi ylimääräinen alus kesällä 2010.

Sataman tavaraliikenteen myönteinen kehitys jatkui vielä vuoden 2011 alkupuolella, vaikka loppuvuotta kohti sataman toiminta hieman hiipui Suomen ulkomaankaupan hiljentymisen seurauksena. Kansainvälisen talouskriisin jälkivaikutukset heijastuivat vielä erityisesti Manner-Euroopan tavaraliikenteen määriin, kun Skandinavian liikenteen taso pysyi vakaana koko vuoden ajan. Näin tavaraliikenteen kokonaisuudeksi vuonna 2011 tuli 2,8 miljoonaa tonnia, jossa laskua edelliseen vuoteen verrattuna oli runsaat kuusi prosenttia, vaikka Ruotsin matkustaja-autolauttaliikenteen rahitimäärä kasvoikin runsaat neljä prosenttia. Vuoden 2011 lopulla Turun sataman tavaraliikenteessä päättyi yksi aikakausi, kun VR-konserni ja ruotsalainen Green Cargo luopuivat SeaRail-junalauttaliikenteestä.

“

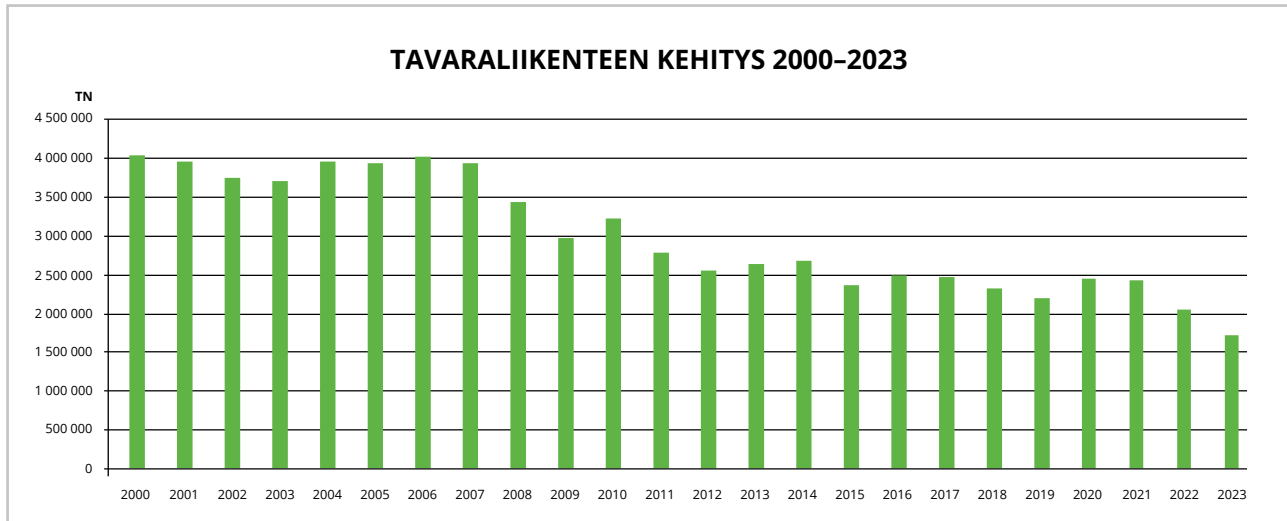
Vuonna 2008 alkanut talouden taantuma heijastui myös Turun sataman ulkomaanliikenteeseen.



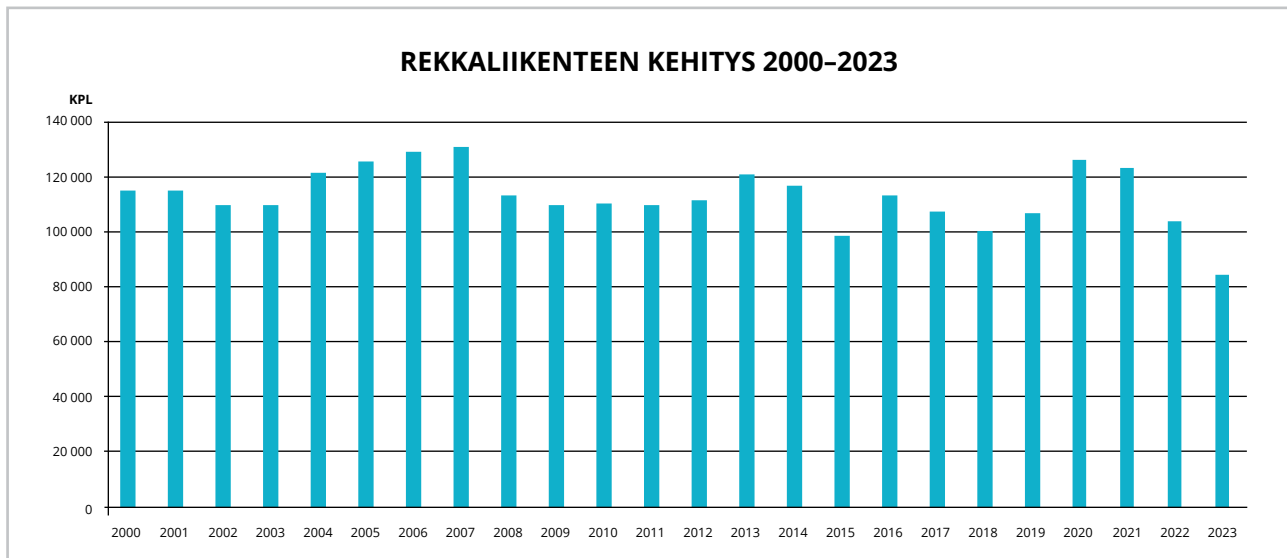
Vuosi 2010 oli Turun Satamalle myönteisen kehityksen vuosi. Kasvun moottorina toimi tavaraliikenne, jonka tonnimäärä kasvoi runsaat 8 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Tavaraliikenteen nopean kasvun ansiosta Ruotsin reitille syntyi lisäkapasiteetin tarvetta, jota paikkaamaan Tallink Silja siirsi reitille Regal Starin kesän ajaksi. Alus ei kuljettanut totuttuun tapaan reitillä matkustajia, vaan se oli varattu yksinomaan rahtiliikenteen käyttöön.



Turun sataman linjaliikenteen vastasatamista pääosa sijaitsee Itämeren ja Skandinavian alueella. Pohjanmerellä sijaitsevat vastasatamat tarjoavat Turun liikenteelle yhteyden valtamerilinjoille. Kirjan tekovaiheen aikaiset satamat on merkitty mustalla ja punaisella merkityt satamat ovat poistuneet linjaliikenteen vastasatamista.



Tavaraliikenteen kokonaismäärä on elänyt kotimaisen ja globaalin taloustilanteen mukana. 2020-luvun alun lukemissa näkyy covid19-pandemia, jonka pahimpina vuosina sekä Viking Line että Tallink Silja keskittivät Skandinavian liikenteensä Turkuun.



Turun sataman rekkaliikenne oli vilkkainta vuonna 2007, minkä jälkeen seurannut pitkäkestoinen taantuma pudotti rekkamääriä selkeästi. Nousupiikkeinä korostuvat m/s Viking Gracen ja m/s Baltic Princessin tulo liikenteeseen vuonna 2013 sekä koronavuodet 2020–2021. Vuoden 2022 luvuissa näkyy m/s Galaxy:n poistuminen Turun Tukholman liikenteestä, mikä vähensi päivittäisten aluslähtöjen määrän kolmeen.

Aluskannan uudistuminen kasvatti Skandinavian liikennettä

Tavaraliikenteen kehitys jatkui saman suuntaisena myös vuonna 2012, jolloin Ruotsin linjan tavaraliikenteessä rekka-liikenne jatkoi edelleen kasvuaan muun ulkomaan liikenteen vähentyessä. Skandinaviaan suuntautuvan liikenteen kasvua edesauttoi uusien, aiempaa enemmän rahtitilaa tarjoavien alusten tulo Turun ja Tukholman väliselle reitille. Viking Linen uusi m/s Viking Grace aloitti liikennöinnin tammikuussa 2013 ja pari viikkoa sen jälkeen teki ensilähtönsä Turusta Tallink Siljan m/s Baltic Princess. Aluskapasiteetin kasvu kantoi sataman rahtiliikennettä kasvuun myös vuonna 2013, kun erityisesti rekkaliikenteen määrä kasvoi yli 8 prosenttia vuoteen 2012 verrattuna. Jatkuvan kasvun seurauksena käynnistettiin sataman rekkaparkin laajennuksen suunnittelu, tavoitteena kaksinkertaistaa rekka-autoille ja kuljettajien henkilöautoille varattujen pysäköintipaikkojen määrä ja kuljettajille suunnattujen palvelujen parantaminen.

Vuotta 2014 leimasi edelleen Euroopassa odotettua pitempään jatkunut taloudellinen taantuma. Orastavia merkkejä talouden kääntymisestä kasvuun nähtiin vuoden aikana, mutta pysyvä käänne antoi yhä odottaa itseään. Turun sataman kautta kulkenut tavaramäärä kasvoi kuitenkin noin kaksi prosenttia viennin myönteisen kehityksen ansiosta. Turun ja Tukholman välisen linjan rahtiliikenne kasvoi edelleen ja uudet linjat avasivat lisää mahdollisuuksia suomalaisen elinkeinoelämän kuljetuksille. Baltic Line lisäsi Norjan linjaansa käynnit Tanskassa ja Puolassa sekä ilmoitti ottavansa käyttöön myös toisen aluksen viikoittaisten lähtöjen varmistamiseksi. Lisäksi loppuvuonna 2014 käynnistyi strateginen yhteistyö Stena Linen ja Mann Linesin välillä. Yhteistyöhön liittyen Stena Linen ro-ro-alus Stena Foreteller aikarاهدattiin Mann Linesin Turun linjalle tammikuusta 2015 alkaen.

Kotimaan vaikea taloustilanne teki vuodesta 2015 kuitenkin koko satamatoimialalle haasteellisen. Kapasiteetin lisäyksestä ja uusien yhteyksien avaamisesta huolimatta Turun sataman tavaraliikenteen kokonaismäärä laski vuonna 2015 lähes 12 prosenttia ulkomaankaupan hiljenemisestä johtuen.



Turun ja Tukholman välinen junalauttaliikenne päättyi vuoden 2011 lopulla, kun VR-konserni ja ruotsalainen Green Cargo luopuivat SeaRail-liikenteestään. Reitin tarjoama rahtikapasiteetti säilyi kuitenkin ennallaan kaupunkien välistä liikennöintiä edelleen jatkaneen m/s SeaWindin kasvatettua vastaavasti rekkakapasiteettiaan. M/s SeaWindin poistui kuitenkin kokonaan Turun liikenteestä vuoden 2015 alussa.

Vuoden aikana tavaraliikenteen liiketoiminta-alueella tapahtui silti myös myönteistä kehitystä. Sataman kilpailuasemaa pitkälle jalostettujen tuotteiden vientikuljetuksissa kohensivat Mann Linesin ja Baltic Linesin kapasiteetin nostot. Mann Linesin linjaliikenteessä vuoden alussa aloittanut Stena Foreteller kasvatti varustamon rahtitilaa merkittävästi ja Baltic Linen reitillä kapasiteetti kaksinkertaistui, kun varustamo toi m/s Link Starin rinnalle sen sisarus m/s Mini Starin ja siirtyi viikoittaisiin lähtöihin. Turun ja Tukholman välisen tavaraliikenteen merkittävin muutos oli m/s SeaWindin poistuminen liikenteestä vuoden alussa.



Vuonna 2013 myönteiseen kehitykseen vaikutti erityisesti aluskapasiteetin kasvu Turun ja Tukholman välisellä reitillä, kun Viking Grace aloitti liikenteen Turusta 15.1.2013 ja Baltic Princess 1.2.2013. Reitien tavaraliikenteestä pääosa muodostuu rekkaliikenteestä, jonka tarpeisiin uusissa aluksissa oli merkittävästi enemmän rahtimetrejä. Kapasiteetin kasvu näkyi suoraan Turun sataman rekkaliikenteen määrässä, joka lisääntyi 8,4 prosenttia vuoteen 2012 verrattuna.

Tavaraliikenteessä vuosi 2015 oli haasteellinen yleisen taloustilanteen takia. Kokonaisliikenteen tonnimäärä laski, mutta vuoden aikana tavaraliikenteessä tapahtui myös positiivista kehitystä. Sataman kilpailuasemaa pitkälle jalostettujen tuotteiden vientikuljetuksissa kohensivat Mann Linesin ja Baltic Line Finlandin kapasiteetin nostot.

Mann Linesin linjaliikenteessä vuoden alussa aloittanut Stena Foreteller kasvatti varustamon rahtikapasiteettia 700 kaistametrillä. Baltic Linen reitillä kapasiteetti kaksinkertaistui, kun varustamo toi m/s Link Starin rinnalle sen sisarus m/s Mini Starin. Kahdella aluksella liikennöinnin myötä varustamo siirtyi viikoittaisiin lähtöihin avaten laivayhteyden Turusta Norjan lisäksi Puolaan ja Tanskaan.



Saksan liikenne ja projektikuljetukset uuden kasvun moottoreina

Vuosi 2016 oli Turun satamalle eteenpäin menon vuosi, huolimatta maailman talouden edelleen epävakasta tilanteesta. Tavaraliikenteen kokonaismäärä kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna noin viisi prosenttia ja yksikköliikenteessä kasvua kertyi lähes yhdeksän prosenttia. Kasvusta suurin osa kertyi Saksan liikenteestä, jota vauhditti Finnlinessin aluskapasiteetin kasvu sekä viikoittaisten lähtöjen lisääntyminen neljään. Yksikköliikenteen rinnalla kasvoivat raskaan teollisuuden vaativat projektikuljetukset, jotka suuntautuivat Turun kautta aina Aasian ja Amerikan markkinoille asti. Projektikuljetusten kasvun mahdollistivat osaltaan satamaoperaattorien hyvät resurssit vaativien kuljetusten lastinkäsittelyyn, nosturikannan nykyaikaistaminen sekä Turun Sataman strategiset valinnat projektikuljetusten tarvitsemien palvelujen kehittämiseksi.

Suomen talousnäkymät kääntyivät pitkän taantuman jälkeen myönteisempään suuntaan vuonna 2017. Ulkomaankaupan elpyminen käynnistyi alkuvuonna ja talouskasvu kiihtyi voimakkaasti vuoden loppua kohti. Turun sataman toiminta kehittyi myönteisesti yleisen talouskasvun vanavedessä ja erityisesti sataman tavaraliikenne vilkastui. Varsinais-Suomi nousi koko maan kasvun veturiksi ja telakkateollisuuden menestys näkyi omana yksittäisenä tekijänään myös Turun sataman palvelujen kysynnässä. Vuonna 2017 rahtia kulki sataman kautta 2,5 miljoonaa tonnia, missä kasvua edelliseen vuoteen verrattuna oli 3 prosenttia.

Vuoden 2018 alussa Turun satamasta linjaliikennettä harjoittavat rahtivarustamot uusivat aluskantaansa ja kasvattivat kapasiteettiaan. Mann Linesin uusi, operatiivisesti tehokas roro-alus ML Freya tuli liikenteeseen suoraan telakalta tammikuussa. Samaan aikaan liikennöinnin aloitti myös ensimmäinen Finnlinessin pidennysohjelmaan kuuluneista aluksista eli m/s Finntide. Seuraavana liikenteeseen palasi samalla puolalaistelakalla jatkettu m/s Finnwave, joka saapui Turkuun ensimmäistä kertaa helmikuun alussa. Pidennysten ansiosta Finnlinessin lastikapasiteetti Turun ja Saksan välisessä liikenteessä kasvoi lähes 20 prosenttia aiempaan verrattuna. Alusten koon kasvaessa Finnlinessin Turun liikenne siirtyi kokonaisuudessaan Pansioista Länsisatamaan, mikä samalla sujuvoitti yhteistoimintaa satamaoperaattori Finnsteven kanssa.

“

Aluskoon kasvaessa Finnlinessin liikenne siirtyi Pansioista Länsisatamaan vuonna 2018.

Vuonna 2019 sataman kautta kuljetettuja tavaratonneja kertyi 2,2 miljoonaa, mikä oli vajaat kaksi prosenttia edellisvuotta vähemmän. Kokonaisliikenteen pienestä laskusta poiketen suuryksikköliikenne kehittyi myönteisesti kasvaen edellisvuoteen verrattuna runsaat kuusi prosenttia.

Sataman rekkaliikenteen sujuvoittamiseen tähdännyt Länsisataman porttiuudistus valmistui vuoden 2019 aikana. Rekkaliikenteen palveluja kehitettiin lisäksi vuosina 2019–2021, kun Viking Linen kentälle rakennettiin raskaan liikenteen mittaus- ja tunnistusjärjestelmä. Järjestelmän mahdollistama raskaan kaluston tunnistus, punnitus, mittaaminen ja kuvaaminen lisäsi turvallisuutta ja helpotti alusten lastausta. Lisäksi Tallink Siljan kentän liikenteenohjausta kehitettiin keskittämällä matkustaja- ja rahtiliikenne samalle kentälle sekä asentamalla kentälle digitaaliset ajo-opasteet, jotka sujuvoittivat virtausta autokentällä ja nopeuttivat aluksen lastausta.



Turun Sataman rahtiliikenne kehittyi myönteisesti vuonna 2016. Yksikköliikenteessä kasvua kertyi lähes 9 prosenttia, mistä pääosa tuli vilkastuneesta Saksan liikenteestä. Kasvua vauhditti Finnlinesin laivakäytien lisääntyminen neljään viikkosa ja lastikapasiteetin selkeä kasvu. Finnlinesin vuonna 2017 aloittaman investointiohjelman myötä Finnlines pideni neljä Breeze-sarjan alusta, joista m/s Finntide ja m/s Finnwave liikennöivät Turun liikenteessä. Alusten koon kasvaessa Finnlinesin Turun liikenne siirtyi Pansiossa Länsisatamaan vuoden 2018 tammikuussa.

Mann Linesin uusi ro-ro-alus ML Freyja aloitti liikenteen vuonna 2018. Alus saapui linjalle suoraan telakalta ja se oli 15 vuotta edeltäjänsä, m/s Foretelleriä uudempi. Tämä tarkoitti selvästi parempaa polttoainetehokkuutta kuin aiemmin linjalla liikennöineessä aluksessa.



Covid-19-pandemia keskitti Suomen Skandinavian liikenteen Turkuun

Vuosi 2020 jää historiaan hyvin poikkeuksellisenä ajanjaksona. Alkuvuoden vielä kasvusuuntaiset näkymät muuttuivat nopeasti epävarmoiksi maailmalta kantautuneiden pandemiauutisten myötä ja maaliskuussa koronaepidemia saapui Suomeenkin.

Turun satamassa epidemian vaikutukset iskivät pahimmin Turun ja Tukholman välisessä liikenteessä toimiviin varustamoihin, kun Suomen hallituksen päättämät rajoitustoimet pysäyttivät matkustajaliikenteen maiden välillä lähes kokonaan. Matkustajaliikenteen tyrehtyessä rahtiliikenteestä tuli satamatoiminnan selkäranka, mihin osaltaan vaikutti Suomen Huoltovarmuuskeskuksen tuki liikenteen ylläpitämiseksi.

Sekä Viking Line että Tallink Silja keskittivät Skandinavian liikenteensä Turkuun, minkä ansiosta Turun Sataman rahtiliikenteen volyymi kasvoi 12,2 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna. Myönteistä kehitystä tapahtui myös Turun sataman muussa linjaliikenteessä. Vuoden 2020 alussa avattu yhteys Turun satamasta Rotterdamiin osoittautui vetovoimaiseksi vienti- ja tuontiväyläksi. Mann Linesin aiempaa reittiä täydentävä yhteys tarjoaa erinomaiset jatkoyhteydet valtamerilinjoille sekä kattavat raide- ja tieliikenneyhteydet kaikkialle Eurooppaan. Brexit-aikana myös varustamon Iso-Britannian yhteys on osoittautunut aiempaakin merkityksellisemmäksi.

Vuosi 2021 oli jo toinen koronapandemian sävyttämä vuosi. Vaikka vuoden 2020 alussa iskenyt pandemia osoitti välillä hiipumisen merkkejä, tekivät uusien virusmuotojen nostamat tartuntamäärät rajoitusten jatkamisen ja osin kiristämisenkin edelleen tarpeelliseksi. Tavaraliikenteen rooli oli edelleen vahva ja siinä Turun satamassa onnistuttiin pitämään yllä edellisen vuoden kasvun kautta saavutettu hyvä taso.

Rahtia Turun sataman kautta kulki vuonna 2021 tavoitteen mukainen 2,4 miljoonaa tonnia, joka jakautui lähes puoleksi tuonnin ja viennin kesken. Viennin määrässä oli hienoista kasvua edelliseen vuoteen verrattuna. Tavaraliikenteen hyvää tulosta edesauttoivat edelleen Tallink Siljan ja Viking Linen Skandinavian liikenteen keskittyminen Turkuun sekä Huoltovarmuuskeskuksen tuki tavaraliikenteen turvaamiseksi.

“

2020-luvun alku jää historiaan hyvin poikkeuksellisenä ajanjaksona. Koronapandemia saapui Suomeen maaliskuussa ja Turun satamassa sen vaikutukset kohdistuivat erityisesti Turun ja Tukholman välisessä liikenteessä toimiviin varustamoihin. Pandemian aiheuttamien rajoitusten vaikutuksena matkustajaliikenne tyrehtyi lähes kokonaan ja rahtiliikenteestä tuli satamatoiminnan selkäranka.



Korona teki Ruotsin reitistä väliaikaisesti vain rahtilinjan. Jo maaliskuussa alkaneen koronavirusepidemian torjuntatoimet pysäyttivät matkustajaliikenteen maiden välillä käytännössä kokonaan. Rahtiliikenne sai jatkaa, koska merikuljetukset ovat avainasemassa Suomen huoltovarmuuden takaamiseksi. Turun satama kuuluu huoltovarmuuden kannalta kriittisiin satamiin. Myös työt satamissa on määriteltä yhteiskunnan kannalta kriittisiksi. Matkustajaliikenne hiljentyi, mutta Satama toimi pandemian aikakin yhä 24/7 ja varmisti rahtiliikenteen kaikkialle Suomeen.





Uusi teknologia ja digitalisaatio lisäsivät toiminnan tehokkuutta

Haastavista ajoista huolimatta Turun Satama, varustamot ja muut toimijat investoivat kuitenkin tulevaisuuteen. Vuoden 2021 lopulla Turun satamaan asennettiin uusi alusten automaattinen irrotus- ja kiinnitysjärjestelmä. Automooring-järjestelmä asennettiin Viking Linen laituri paikalle, ja sitä käyttivät ensi vaiheessa molemmat Viking Linen Turun linjan alukset. Uuden järjestelmän käyttöönotto oli jatkoa satamatoimintojen digitalisoinnille, jossa Turun Satama on yksi alan edelläkävijöistä.

Merkittävänä osana sataman palvelujen kehittämistä saatettiin vuoden 2021 aikana loppuun myös Sataman nosturiliiketoiminnan uudelleenjärjestely. Tehdyllä liiketoimintakaupalla sataman nosturipalvelut siirtyivät Turku Stevedoring Oy:lle, joka tarjoaa luotettavat ja joustavat nosturipalvelut kaikille satamassa toimiville operaattoreille ja varustamoille. Tehty ratkaisu osoittautui onnistuneeksi ja asiakkaat ovat olleet tyytyväisiä palvelun laatuun.

Vuonna 2022 Turun sataman kautta kulkeneen tavaraliikenteen kokonaismäärä oli hiukan runsaat 2 miljoonaa tonnia, mikä oli noin 15 % vähemmän kuin vuonna 2021. Laskusta pääosa kertyi suuryksikköliikenteestä, johon vaikutti ennen muuta Ruotsin liikenteen kapasiteetin vähentyminen.



Vuoden 2021 aikana Turun satamassa otettiin käyttöön Viking Linen laituri paikalla alusten kiinnitystä ja irrotusta nopeuttava automaattisoitu laivankiinnitysjärjestelmä. Se pienensi alusten polttoaineen kulutusta ja vähensi päästöjä satamakäynnin aikana.



Turun Satama Oy myi nosturiliiketoimintansa liiketoimintakaupana Turku Stevedoring Oy:lle (TurkuSteve). Kaupan myötä liiketoiminta, nosturit ja nosturityöntekijät siirtyivät uudelle omistajalle 1.3.2021. Kaupan taustalla oli Turun Sataman tarve keskittyä ydintehtäväänsä, eli luomaan asianmukainen toimintaympäristö sekä matkustaja- että rahtiliikennetoiminnalle sekä nosturitoiminnan jatkuvuuden varmistaminen.

Tallink Siljan m/s Galaxy poistui reitiltä syyskuusta alkaen, mikä vähensi reitin laivalähdöt Turusta kolmeen päivässä aiemmin neljän sijasta. Poistunutta kapasiteettia korvasi osittain maaliskuussa liikennöinnin aloittanut m/s Viking Glory, joka tarjoaa noin 600 metriä enemmän kaistamäärää kuin sitä edeltänyt m/s Amorella.

Sataman muu tavaraliikenne jatkui vakiintuneella linjalla vuonna 2023. Travemünden liikenne on vakiintunut ja Finnlines liikennöi Saksaan viikoittain. Mann Lines liikennöi viikoittain Turusta Harwichiin poiketen muun muassa Bremerhavenissa ja tarjoten sujuvan yhteyden valtamerilinjoille Rotterdamin kautta. Baltic Linen viikoittainen linjaliikenne yhdistää Turun sataman Norjan, Tanskan ja Puolan markkinoille. Näiden lisäksi Turun Satama neuvottelee aktiivisesti myös uusien yhteyksien avaamisesta niin Itämeren satamiin kuin pidemmällekin Eurooppaan. Pisimmällä neuvotteluissa ollaan linjaliikenteen avaamisesta Puolaan, josta Turun ja Gdynian kaupungit solmivat aiesopimuksen jo vuoden 2019 lopulla. Sopimuksen tavoitteena on kasvattaa rahti- ja matkustajavirtoja Turun ja Gdynian satamien välillä ja vahvistaa molempien osapuolien kilpailukykyä ja asemaa kansainvälisessä kuljetusverkossa. Koronapandemian ja Ukrainan sodan tuoma talouden epävarmuus on kuitenkin hidastanut neuvotteluja linjan avaamisesta.

TURUSTA SUOMEN VIIMEINEN JUNA- LAUTTASATAMA

Turun satamaan kulki rahtia myös junilla lähes kahden vuosikymmenen ajan 2000-luvun taitteessa. Satama investoi merkittävästi junalauttaliikenteen vaatimaan infraan ja palveluihin, minkä ansiosta Turun satamaan keskittyi 2000-luvun alussa koko Suomen junalauttaliikenne. Parhaimpina 2000-luvun vuosina sataman kautta kulki noin 25 000 lastattua junanvaunua, mutta kehityssuunta alkoi vähitellen osoittaa hiipumisen merkkejä.

Ensimmäisenä junanvaunujen kuljetukset käynnisti Silja Line, jonka perustama SeaWind Line ryhtyi liikennöimään Turusta Tukholmaan huhtikuussa 1989. SeaWind Linen konsepti perustui junien, rekka-autojen ja henkilöautojen kuljetukseen. Matkustajia otettiin kyytiin rajallinen määrä ja laivaan pääsi ainoastaan autolla. Varustamon ensimmäinen alus oli nimeltään m/s Sea Wind, joka sai vuonna 1999 rinnalleen m/s Sky Windin. Junalauttaliikenne Turun ja Tukholman välillä päättyi vuonna 2012, kun VR-konserni ja ruotsalainen Green Cargo luopuivat SeaRail-liikenteestään.

Sataman junalauttaliikenteessä otettiin suuri askel vuonna 1998, kun Finncarriers siirsi Suomen ja Saksan välisen junalauttaliikenteensä Hangosta Turkuun. Pansion uudesta junalauttasatamasta lähti aluksi viikoittain kuusi laivavuoroa Travemüнден. Aluksina reitillä toimivat m/s Runner, m/s Rider ja m/s Railship. Junalauttaliikenne Saksasta Pansioon päättyi kuitenkin jo vuoden 2007 lopussa, kun ro-ro-kuljetusten kustannustehokkuus siirsi kuljetukset kiskoilta kumipyörille ja Suomen viimeinen junalauttasatama hiljeni.



Turun sataman kautta kulki rahtia junilla lähes kahden vuosikymmenen ajan. SeaWind Linen junalautat liikennöivät vuosina 1989–2012 Turun ja Tukholman välillä ja Finncarreirin junalautat Turun ja Travemüнден välillä vuosina 1998–2007.

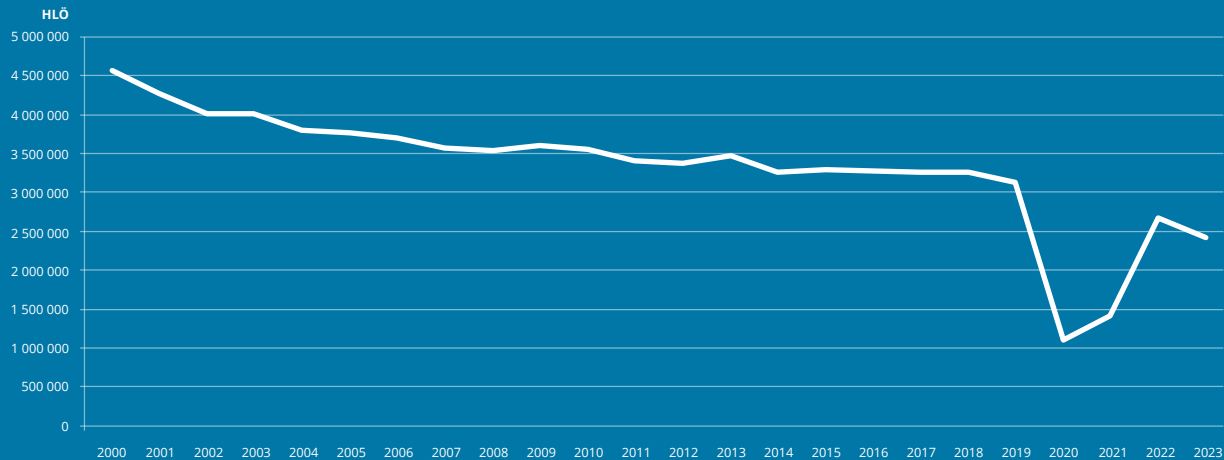


MATKAILULLINEN VETOVOIMA KANTOI YLI VAIKEIDEN VUOSIEN

Turun satama on Skandinavian liikenteen johtava satama Suomessa ja matkustajien kokonaismäärällä mitattuna Suomen toiseksi suurin matkustajasatama. Kauniin saariston ympäröimän sataman suosio matkailijoiden keskuudessa perustuu nopeisiin yhteyksiin ja korkeatasoisiin palveluihin sekä tiheimpään frekvenssiin Ruotsin liikenteessä. Sataman matkustajaliikenne muodostuu nopearytmisestä lauttaliikenteestä ja kansainvälisestä risteilyliikenteestä.

Sataman matkustajaliikenne kehittyi hyvin suotuisasti 1990-luvulla, kun varustamot keskittivät Ruotsin liikennettä pitkälti Turkuun. Helsingin satama säilytti asemansa Suomen suurimpana matkailusatamana lähinnä Tallinnan liikenteen ansiosta, mutta Turku ohitti Helsingin Ruotsiin suuntautuneiden matkojen osalta jo vuonna 1993. Turun asemaa maan toiseksi suurimpana matkailusatamana vahvisti myös Viking Linen Naantalista Ruotsiin suuntautuneen matkustajaliikenteen loppuminen vuonna 1996.

MATKUSTAJALIIKENTEN KEHITYS 2000–2023



Matkustajamäärät Turun sataman Ruotsin liikenteessä ylsivät 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä parhaimmillaan yli 4 miljoonaan matkustajaan. Vuosikymmenen vaihteessa alkanut taantuma ja koko 2010-luvun huono talustilanne heijastuivat matkustusliikenteeseen kotimaisen kulutuksen vaimentuessa. 2020-luvulla uuteen kasvuun lähtöä hidastivat globaalit koronapandemian ja Ukrainan sodan vaikutukset sekä päivittäisen laivavuorojen väheneminen neljästä kolmeen vuoden 2022 syksystä alkaen.

Uusi vuosituhat alkoi matkustajaliikenteessä tasaisen vilkkaana

2000-luvun kolmena ensimmäisenä vuonna Turun sataman kautta kulki hiukan runsaat neljä miljoonaa matkustajaa vuosittain. Laivalähtöjä oli päivittäin kuudesta kahdeksaan ja matkoja operoi eri aikakausina kolme eri varustamo: Viking Line, Silja Line ja SeaWind Line. Seuraavina vuosina matkustajamäärissä tapahtui pientä laskua, vaikka 2010-luvun loppupuolella yllettiin edelleen 3,6–3,8 miljoonaan vuosittaiseen matkustajaan.

Matkustajamäärien laskun keskeisimpiä syitä oli Ruotsin reitin aiempaa pienempi aluskapasiteetti, mikä johtui osittain

varustamoalan yritysjärjestelyistä, minkä tuloksena Tallink Grupp AS osti Silja Oy Ab:n kesällä 2006. Jatkoa seurasi heti seuraavana vuonna, kun SeaWind Line lopetti kokonaan matkustajaliikenteensä Turusta Ruotsiin vuoden 2007 lopussa.

Matkustajamäärät kääntyivät kuitenkin jälleen kasvuun loppuvuonna 2008, kun Tallink Siljan Silja Galaxy aloitti liikennöinnin Turusta Tukholmaan. Rauman telakalta pari vuotta aiemmin valmistunut alus korvasi Turussa Silja Festivalin. Uuden, monille Helsinki–Tallinna-reitiltä jo tutun aluksen tulo lisäsi matkailijoiden mielenkiintoa ja kasvatti

reitien matkustajakapasiteettia merkittävästi tarjoten noin 500 hyttipaikkaa enemmän kuin Silja Festival.

Vuonna 2010 Turun sataman matkustajaliikenne jatkui tasaisen vilkkaana ja sataman kautta kulki keskimäärin noin 10 000 matkustajaa päivässä. Turku–Tukholma-reitillä matkustajamäärien hyvän tason mahdollistivat Viking Linen aluksissa toteutetut uudistukset sekä edellisenä vuonna liikenteen aloittanut Silja Galaxy, jotka molemmat tarjosivat matkailijoille aiempaa parempia palveluja, viihtyisämpiä hyttejä ja yleisiä tiloja. Vuoden 2010 lopussa varmistui Viking Linen uuden laivan tilaus Turun telakalta reitille Turku–Tukholma.

Uudet, nykyaikaiset alukset kasvattivat Ruotsin risteilyjen vetovoimaa

Matkustajamäärissä pysyttiin pitkäaikaisella keskimääräisellä tasolla myös vuonna 2011. Merkillepantavaa oli venäläisten matkailijoiden määrän nousu, mihin osaltaan vaikuttivat hyvin toimivat rautatieyhteydet Turun satamasta aina Pietariin asti. Lisäväriä matkustajaliikenteeseen toi The Cultural Tall Ships Regatta, joka oli osa Turun Euroopan kulttuuripääkaupunki 2011-ohjelmaa. Suuret purjelaivat ja monipuolinen tapahtuma toivat Turkuun kesällä noin 320 000 kävijää. Matkustajaliikenteen palveluja parannettiin vuoden aikana sataman uusilla liikennejärjestelyillä, jotka sujuvoittivat autolla liikkuvien matkustajien saapumista satamaan ja siirtymistä aluksiin.

Vuonna 2012 satamassa valmistauduttiin matkustajaliikenteen kasvuun, kun sekä Viking Line että Tallink Silja olivat tuomassa Turun reitille uusia aluksia vuonna 2013. Sataman liikennejärjestelyjen edelleen tehostamisen lisäksi sataman pysäköintialueita laajennettiin ja laiturerakenteita sekä terminaaleja uudistettiin vastaamaan kasvavan aluskoon asettamia vaatimuksia. Työt valmistuivat aikataulun mukaan hyvissä ajoin ennen uusien alusten saapumista Turkuun. Viking Linen Viking Grace aloitti liikennöinnin vuoden 2013 tammikuun puolivälissä ja pari viikkoa myöhemmin ensimmäisen lähtönsä Turusta teki Tallink Siljan Baltic Princess.

Aluskannan uudistuminen näkyi odotetusti matkustajien määrässä, kun vuonna 2013 Turun sataman kautta kulki



2000-luvun alkupuolella matkustajamäärissä tapahtui pientä laskua, mikä johtui Ruotsin reitin aiempaa pienemmästä aluskapasiteetista. Aluskapasiteetin laskuun vaikutti muun muassa SeaWind Linen matkustajaliikenteen loppuminen Turusta vuoden 2007 lopussa. Matkustajamäärät lähtivät kasvuun jälleen loppuvuonna 2008, kun jo yli 20-vuotiaan Silja Festivalin korvaaminen Silja Galaxylla toi merkittävästi lisäkapasiteettia Turku-Tukholma-reitille. Galaxyyn mahtui lähes 800 matkustajaa enemmän kuin Festivaaliin.

runsaat viisi prosenttia enemmän matkustajia edelliseen vuoteen verrattuna. Uudet alukset saivat runsaasti julkisuutta mediassa, kun esimerkiksi Viking Gracen ympäristöystävällisyyttä nostettiin vahvasti esiin. Suurta huomioita keränneet uudistukset lisäsivät kiinnostusta laivamatkailuun ja toivat Ruotsin reitille mukanaan myös uusia, merellisiä elämyksiä etsiviä matkustajaryhmiä.

Euroopassa pitkään jatkunut taloudellinen taantuma heijastui kuitenkin myös Turun sataman matkustajaliikenteeseen vuonna 2014. Uusien alusten tuomasta vetovoimasta huolimatta matkustajamäärä laski edelliseen vuoteen verrattuna, kun taloustilanteen aiheuttama kulutuskysynnän väheneminen kohdistui vahvasti matkailupalvelujen käyttöön. Laivamatkailun vetovoima näkyi kuitenkin edelleen erilaisilla teemariseteilyillä, joita varustamot toteuttivat kohdenneustasi eri kohderyhmille.

Vuonna 2015 yleinen taloustilanne jatkui edelleen haastavana. Siitä huolimatta Turun sataman matkustajaliikenne kääntyi jälleen nousuun, osoituksena niin varustamojen kuin sataman tuoreiden investointien tärkeydestä. Oma vaikutuksensa oli myös Turun kaupungin matkailullisen vetovoiman kasvulla, johon vaikutti edelleen onnistuminen Euroopan kulttuuripääkaupunkina vuonna 2011. Eniten kasvua oli kesäsesongin aikana, jolloin sekä Viking Linen että Silja Linen matkustajamäärät Turun reitillä nousivat ennätyslukemiin. Vuonna 2016 satamassa saavutettiin edellisvuoden tyydyttävä taso, kun sataman kautta kulki noin 3,3 miljoonaa matkustajaa. Sataman matkustajaliikenteen suosiota piti yllä varustamojen halu uudistaa aluksiaan ja palvelujaan asiakkaiden toiveita kuunnellen.

Tallink Silja päivitti m/s Galaxyn keväällä 2016 ja uudistus jatkui m/s Baltic Princessillä kevään 2017 aikana. Myös Viking Line uudisti molempia aluksiaan, sekä m/s Viking Amorella että m/s Viking Gracea. Loppuvuodesta 2016 Viking Line ilmoitti myös solmineensa aiesopimuksen uuden aluksen tilauksesta Turun ja Tukholman väliselle reitille. Suunniteltu alus tulisi olemaan Viking Gracen sisarus, mutta kooltaan sitäkin hieman suurempi. Tilaus vahvistettiin vuonna 2017.

2010-luvun viimeisinä vuosina Turun sataman matkus-

tajaliikenne jatkui edellisvuosien tapaan vilkkaana ja sataman asema Skandinavian matkustuksen johtavana satamana vahvistui edelleen. Syksyllä 2018 solmittiin Turun Sataman, Turun kaupungin, Tallink Silja Oy:n ja Oy Viking Line Ab:n välillä strateginen aiesopimus, jonka yhteiseksi tavoitteeksi määriteltiin kehittää Turun matkustajasatamasta nykyaikaisen, nopeatahtisen, sujuvan ja turvallisen laivaliikenteen vaatimukset täyttävä merikeskus. Ferry Terminal Turku -nimen saanut hanke sisältää uuden matkustajaliikenteen yhteisterrinaalin lisäksi merkittäviä uudistuksia laiturirakenteisiin, kenttäalueisiin ja liikennejärjestelyihin. Vuoden 2019 lopulla solmittiin myös Gdynian sataman kanssa aiesopimus, jonka tavoitteena on avata uusi, sekä matkustajia että rahtiliikennettä palveleva laivalinja Turun ja Gdynian satamien välille.



Vuoden 2019 lopulla solmittiin myös Gdynian sataman kanssa aiesopimus, jonka tavoitteena on avata uusi, sekä matkustajia että rahtiliikennettä palveleva laivalinja Turun ja Gdynian satamien välille.



Vuodesta 1995 Turku-Tukholma-reitillä liikennöinyt matkustajien suosikkilaiva Silja Europa siirtyi Helsinki-Tallinna-reitille keväällä 2013, kun Tallink Silja vaihtoi sen tilalle Baltic Princessin. Lähes kahdenkymmen vuoden Turun pestinsä aikana Silja Europa ehti kuljettaa reitillä 22 miljoonaa matkustajaa.



2010-luvun alkupuolella Turun sataman matkustajaliikenne jatkui tasaisen vilkkaana ja reitille tulleet uudet, nykyaikaiset alukset kasvattivat Ruotsin risteilyjen vetovoimaa. Satamassa valmistauduttiin matkustajaliikenteen kasvuun muun muassa laajentamalla pysäköintialueita sekä uudistamalla laiturirakenteita sekä terminaaleja vastaamaan kasvavan aluskoon asettamia vaatimuksia.



Vuonna 2013 Viking Linen upouusi m/s Viking Grace aloitti liikennöinnin tammikuun puolivälissä ja Tallink Siljan m/s Baltic Princess lähti ensi kertaa Turusta Tukholmaan helmikuun alussa. Uusien alusten tarjoama elämyksellisyys ja monipuolinen viihdetarjonta lisäsivät kiinnostusta reitin risteilytarjontaan ja toivat merimatkailun pariin kokonaan uusia matkustajaryhmiä.

Pandemia ja Ukrainan sota varjostivat 2020-luvun alkua

2020-luvulle Turun satamassa lähdettiin vahvoin odotuksin, jotka kaatuivat heti vuosikymmenen alkukuukausina. Vuoden kahden ensimmäisen kuukauden aikana matkustajamäärät olivat vielä kasvussa edelliseen vuoteen verrattuna, mutta maaliskuusta lähtien luvut heikkenivät nopeasti globaalien koronapandemian seurauksena.

Suomen hallituksen asettamat matkustusrajoitukset ja yleinen pelko taudin leviämisestä johtivat siihen, että vuoden 2020 matkustajamäärä jäi lopulta ainoastaan 1,1 miljoonaan matkustajaan. Edellisvuoteen verrattuna Turun kautta kulki siis kaksi miljoonaa matkustajaa aiempaa vähemmän. Turun ja Tukholman välisen rahtiliikenteen kysynnän ansiosta sekä Viking Linen että Tallink Siljan alukset liikennöivät kuitenkin koko vuoden normaaliin tapaan, minkä ansiosta välttämättömät matkustukset olivat mahdollista myös rajoitusten aikana. Heinä–elokuun hiljaisemmän epidemiavaiheen aikana Tallink Silja toteutti lisäksi suoria lähtöjä Turusta Tallinnaan. Varustamot tekivät hyvää työtä tartuntariskien pienentämiseksi ja matkustajien turvallisuuden varmistamiseksi.

Vuonna 2021 sataman matkustajaliikenne vilkastui selvästi edelliseen vuoteen verrattuna, vaikka koronapandemia heijastui edelleen vahvasti matkustajamääriin. Kaikkiaan matkustajia kulki Turun sataman kautta noin 1,4 miljoonaa, mikä merkitsi noin 40 prosentin kasvua ensimmäisen koronavuoden lukemista. Parhaina kesäkuukausina matkustajien määrä nousi jo lähes normaalille tasolle, mutta uudet tartunta-aallot erilaisine rajoituksineen pudottivat loppuvuoden luvut odotettua alhaisemmiksi. Sekä Viking Linen että Tallink Siljan alukset liikennöivät kuitenkin normaalisti koko vuoden ajan tarjoten matkustajapalveluja erilaiset rajoitukset ja terveys- ja turvallisuuden vaatimukset huomioiden.

Sataman matkustajaliikenteelle vuosi 2022 merkitsi paluuta pandemiaa edeltäneen ajan lukuihin. Vuoden aikana matkustajamäärä kaksinkertaistui vuoteen 2021 verrattuna nouden 2,7 miljoonaan matkustajaan. Pandemian vuoksi patoutunutta kysyntää ohjasi Turkuun erityisesti Viking Linen

“

Vuonna 2020 matkustajamäärä laski 1,1 miljoonaan koronapandemian seurauksena.

uus lippulaiva Viking Glory, joka aloitti liikennöinnin Turun ja Tukholman välillä maaliskuun alussa. Aluksella matkusti tammikuuhun 2023 mennessä jo yli miljoona matkustajaa, mikä osaltaan siivitti Viking Linen Turku–Maarianhamina–Tukholma-reitin kaikkien aikojen matkustajaennätykseen kesällä 2022.

Sataman matkustajamäärän kehitys jatkui myönteisenä myös loppuvuoden 2022, vaikka Venäjän helmikuussa käynnistämä hyökkäys Ukrainaan vaikutti myös Itämeren laivaliikenteen toimintaan esimerkiksi polttoaineiden korkealle nousseen hinnan kautta. Ukrainan sotaan liittyen Tallink Silja ilmoitti syyskuussa m/s Galaxy-aluksensa vuokraavansa aluksen tilapäisesti Hollantiin ukrainalaisten sotapakolaisten majoituskäyttöön. Samaan aikaan Baltic Princess siirtyi tarjoamaan matkailijoille syys–talvikaudella 2022/2023 uutta risteilytuotetta, jossa Tukholman sijasta kääntösatamana toimii Kapellskär.

Vuonna 2023 Turun satama säilytti edelleen asemansa Suomen ja Ruotsin välisen liikenteen johtavana sekä maan toiseksi suurimpana matkustajasatamana. Sataman kautta kulki noin 2,6 miljoonaa matkustajaa, mikä ylitti tavoitteen. Viking Linen matkustajamäärä Turun linjalla kasvoi ja myös Tallink Siljan matkustajamäärät olivat loppuvuodesta kohtuullisen hyvät. Sen ansiosta matkustajamäärän lasku jäi edellisvuodesta vain kahdeksaan prosenttiin, huolimatta yhden aluksen verran vähentyneestä kapasiteetista.



Viking Glory korvasi Turku-Tukholma-reitillä yli 30 vuotta liikennöineen Viking Amorellan ja kasvatti reitin matkustajakapasiteettia kymmenisen prosenttia. Alus saapui Turun satamaan suurten juhlallisuuksien saattelemana. Suljetulle satama-alueelle yleisöllä ei ollut pääsyä, mutta iso määrä ihmisiä seurasi laivan saapumista satama-aitojen takana ja Ruissalon kansanpuistossa. Yleisöllä oli mahdollisuus seurata saapumista myös suoran verkkolähetyksen välityksellä.

PAIKKA ITÄMEREN RISTEILYKARTALLA VAHVISTUMASSA



*Turussa useana vuonna
vieraillut Artania on yksi
suurimmista Turun satamaan
saapuneista risteilyaluksista
231 metrin pituudellaan.*

Turun sataman Tukholmaan suuntautuvaa päivittäistä matkustajaliikennettä täydentää Itämeren risteilyliikenne, joka on tuonut 2000-luvulla Turkuun vaihtelevan määrän matkustajia. Vilkkaimpina vuosina risteilyaluskyntejä on ollut kahdenkymmenen molemmin puolin, viimeksi 22 vierailua vuonna 2022.

Turku tarjoaa Itämeren risteilyoperaattoreille erinomaisen vierailukohteen alueen pääkaupunkien rinnalle tai vaihtoehdoksi. Kaupungin vahvoiksi vetovoimatekijöiksi ovat nousseet yksilöllisyys ja autenttisuus yhdistyneenä vihreään ajatteluun. Itse kaupungissa kohtaavat historia ja nykypäivä kiinnostavalla tavalla, kävelymatkan päässä satamasta. Maa- ilman kauneimmaksi kutsuttu saaristo puolestaan tarjoaa luonnon rauhaa ja aitoja saaristolaiselämyksiä, joihin on mahdollista tutustua yksilöllisestikin räätälöidyillä retkillä. Risteilyvieraille on kaupungissa tarjolla myös runsaasti erilaisia kulttuurielämyksiä sekä kansainvälisen tason ravintolapalveluja. Sataman lähialueen uudistuminen tuo tulevana vuosina lisäksi uusia kiinnostavia kohteita, kun Turun linnan ja merimuseo Forum Marinumin naapuriin valmistuu uusi historian museo. Yhteistyössä Visit Turku Archipelago -matkailuorganisaation kanssa Turun Satama tekee jatkuvaa työtä matkustajille tarjottavan asiakaskokemuksen kehittämiseksi.

Turun satama tarjoaa hyvät palvelut risteilyvarustamoille. Laituripaikkoja on riittävästi, aluksille on kiinteät jätevesipisteet ja turvallisuus on varmistettu ympärivuorokautisella kameravalvonnalla. Suuremmille risteilyaluksille on kantasatamassa oma laituri, joka on valmis vastaanottamaan jopa 230-metriset alukset ja lähivuosien suunnitelmissa on myös oma risteilyalustermiinali. Alle 100-metriset alukset pyritään sijoittamaan Aurajokeen, josta matkustajilla on lyhyt kävelymatka keskustaan rantakatua pitkin.



Risteilyalus Vasco da Gama vieraili Turussa vuonna 2022, jolloin Turun satamassa vieraili ennätysmäärä risteilyaluksia. Vierailumäärän kasvuun vaikutti pitkäjänteinen markkinointityö, mutta oma vaikutuksensa määrään oli myös helmikuussa 2022 alkaneella Ukrainan sodan aiheuttamilla reittimuutoksilla.



World Voyager risteilyalus kuuluu pienempiin luksusristeilyaluksiin, jotka voivat kokonsa puolesta kiinnittyä kantasataman lisäksi myös Aurajoen varteen. Vuonna 2022 alus vieraili Turussa neljä kertaa.

Ovakan alueesta kehittyi 2010-luvun lopulla nopeasti yksi Suomen suurimmista ja moderneimmista logistiikkakeskitymistä. Alueelle avattiin vuoden 2007 huhtikuussa Schenkerin 22 000 neliön jakelukeskus, jota suuren kysynnän vuoksi laajennettiin jo vuonna 2009. Vuoden 2010 tammikuussa puolestaan vihittiin käyttöön Posten Logistikan 27 000 neliön logistiikkakeskus.



MODERNIT LOGISTIikka- PALVELUT TEKI- VÄT SATAMASTA SKANDINAVIAN JAKELUKES- KUKSEN

Turun Sataman liiketoiminnan kolmannen kivijalan muodostavat varastointi- ja logistiikkapalvelut. Näitä laivaliikennettä tukevia palveluja on kehitetty vahvasti yhdessä alan palveluja tarjoavien yritysten kanssa, heidän tarpeitaan ja toiveitaan kuunnellen. Jatkuvien investointien ja kumppanuuksien tavoitteena on ollut vahvistaa Turun asemaa Suomen Skandinavian jakelukeskuksena, jonka kautta erilaiset tuotteet kulkevat nopeasti ja luotettavasti eri suuntiin.

Toimitilojen, kiinteistöjen ja maa-alueiden vuokrahankeet ovat olleet useimmiten yhteisiä kehitysprojekteja Sataman kumppanien kanssa. Lyhyt- ja pitkäaikaiseen varastointiin sopivien palvelujen lisäksi satama-alueella toimivat yritykset tarjoavat asiakkailleen erilaisia lisäarvopalveluja, kuten tuotteiden kokoonpano, viimeistely sekä pakkaus ja edelleen lähetys. Satamayhtiöllä on yli 800 000 m² kenttätiloja satamalaitureiden läheisyydessä ja noin 100 000 m² sisävarastotilaa satamassa sekä siihen liitetyllä logistiikka-alueella.



Turun Sataman tärkeänä tavoitteena on ollut kehittää sataman liikennettä tukevia terminaali- ja varastointitoimintoja. Kehittämistyö on vahvistanut merkittävästi Turun talousalueen asemaa valtakunnallisena jakelukeskuksena. Turun alueesta on muodostunut Skandinavian liikenteen keskus Suomessa, ja tämän aseman saavuttamisessa on ollut keskeinen rooli myös eri kuljetusalan toimijoilla. Satamassa toimi muun muassa 2000-luvun alkuvuosina perustettu Turku Distribution Centre -työryhmä, jonka tehtävänä oli kehittää jakelukeskus-toimintaa. Turku Distribution Centre -alue merkitty kuvaan liilalla.

Varastoinvestointien perusteina asiakkaiden tarpeet

Sataman varasto- ja logistiikkapalvelujen kehittämiseen investoitiin voimakkaasti 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana, jolloin toteutettiin Sataman siihen asti mitvimmat investoinnit. Investointitahti on pysynyt vilkkaana sen jälkeenkin ja uutta varastotilaa on rakennettu lähes vuosittain. Turun Satama toimi aktiivisesti mukana koko Turun seudun logistisen aseman vahvistamiseen tähtäävissä projekteissa. Näiden lisäksi satamassa toimi 2000-luvun alkuvuosina jakelukeskustoimintaa kehittämään perustettu TDC (Turku Distribution Centre) -työryhmä sekä automaahantuonnin palveluja kehittänyt TAT (Turku Auto Terminal) -työryhmä.

Vuonna 2003 satamassa investoivat varastorakentamiseen muun muassa Turun Vapaavarasto, Kaukokiito ja Scandic Trans. Kaukokiito rakensi uuden varastointi- ja käsittelyhallin sekä saneerasi osan terminaalistaan nykyaikaiseksi elintarvi-

kevarastoksi ja Scandic Trans toteutti uuden logistiikkakeskuksen yhtiön omana hankkeena. Vuoden investointeihin luokitui myös SeaRailin siirtokuormaushalli, jonka tavoitteena oli tehostaa rautatiekuljetusten sujuvuutta.

Seuraavina vuosina varastorakentamisen painopiste oli Länsisatamassa, johon nousivat vuonna 2004 muun muassa Finnstevn käyttöön rakennettu sataman toinen kontitusterminaalit sekä kevytrakenteinen ristikkohalli Finnlinesin tavaraliikennettä palvelemaan. Vuoden 2005 suuria hankkeita olivat Mann Linesin käyttöön rakennettu 5000 m²:n kevythalli sekä Finnforestin tarpeisiin suunniteltu Best-halli, johon toteutettiin uudenlainen kosteudenpoistotekniikka. 7500 m²:n suuruisen hallin valmistuessaan tammikuussa 2006 sataman siihen asti suurin Best-halli.



Scandic Transin uusi logistiikkakeskus valmistui Turun sataman välittömään läheisyyteen maaliskuussa 2003. Uudessa rakennuksessa oli monipuolisesti palveluja, kuten siirtokuormausta, käsittely- ja varastopalveluja.



Vuosina 2004–2007 varastorakentamisen painopiste oli vahvasti Länsisatamassa, jonne rakennettiin kevytrakenteisia ristikkohalleja muun muassa Finnstevn, Mann Linesin ja Finnforestin tarpeisiin.

“

Suurten jakelukeskusten ansiosta Ovakon alueesta kehittyi moderni logistiikkakeskittymä.

Ovakon alueen jätti-investoinnit viitoittivat tietä tulevaisuuteen

Vuonna 2005 tehtiin investointipäätös Schenker Cargon jakeluvaraston rakentamisesta Ovakon alueelle. Kokonaisalaltaan ensimmäisessä vaiheessa noin 22 000 m² suuruisen jakelukeskuksen rakentaminen käynnistyi vuoden 2006 alussa ja harjakkaisia juhlittiin jo joulukuussa. Hyvin edenneen rakentamisen ansiosta rakennus valmistui jo huhtikuussa 2007 ja suuren kysynnän ansiosta jo samana vuonna tehtiin investointipäätös jakelukeskuksen laajentamisesta. Laajennuksen rakennustyöt aloitettiin vuonna 2008 ja kokonaisuus valmistui suunnitellusti vuonna 2009.

Vuonna 2008 käynnistyi Ovakon alueella Posten Logistikin rakennushanke. Noin 27 000 m²:n halli valmistui joulukuussa 2009 ja vihittiin käyttöön tammikuussa 2010. Posten Logistikin ja Schenker Cargon jakelukeskusten ansiosta Ovakon alueesta kehittyi nopeasti yksi Suomen suurimmista ja moderneimmista logistiikkakeskittymistä, jota kehitetään edelleen asiakkaiden logististen tarpeiden mukaan. Alueen suurimpien jakelu- ja varastointiterminaalien yhteenlaskettu pinta-ala on noin 75 000 m², joihin edellä mainittujen lisäksi lukeutuu muun muassa vuonna 2012 valmistunut DHL Supply Chainin Turun muotilogistiikkakeskuksen laajennus 6 000 m²:llä.

Pansion sataman logistiikka-alueen kehittäminen käyntiin

Vuonna 2008 käynnistyivät investoinnit Pansion satamaan, joka junalauttaliikenteen päättymisen takia siirtyi palvelemaan Finnlinesin Saksaan suuntautunutta ro-ro-liikennettä. Ensi vaiheessa satamaan rakennettiin kolme 5 000 m²:n suurista kevythallia, joiden tarjoamia tiloja hyödynsi myös turkulainen telakkateollisuus. Vuonna 2011 käynnistettiin Pansion sataman kehittämissuunnitelma jakamalla alue kahteen osaan, operatiiviseen satama-alueeseen ja logistiikkatoimintojen alueeseen. Alkusoittona kehitystyölle entinen junalauttaliikenteen siirtokuormaushalli saneerattiin jakeluvarastoksi ja vuokrattiin edelleen Schenker Cargo Oy:lle.

2010-luvun viimeisinä vuosina varastorakentamisen painopiste oli Turun Vapaavaraston alueella. Vuoden 2017 aikana yhtiö rakennutti kaksi uutta hallia, joista ensimmäinen, 3 500 m²:n kokoinen kylmä Best-halli, otettiin käyttöön tammikuun lopulla. Toinen, ympäristöystävällisesti maalämmöllä lämmitettävä halli valmistui käyttöön kesän lopulla.



Pansion satama-alueetta kehitettiin vuonna 2011 käynnistetyllä kehittämistyöllä, jonka seurauksena alue jaettiin kahteen osaan; operatiiviseen satama-alueeseen ja logistiikkatoimintojen alueeseen. Muutoksen jälkeen logistiikka-alueelle rakennettiin muun muassa kolme 5 000 neliömetrin kevythallia.

Turun Vapaavarastosta Turun Sataman tytäryhtiö

Vuonna 2019 Turun Vapaavarastosta tuli Turun Sataman tytäryhtiö, kun Satama hankki yrityksen osake-enemmistön. Vahvaan kasvuvauhtiin päässeen yhtiön tavoitteena on tarjota yhä enemmän innovatiivisia, digitalisaatioon perustuvia lisäarvo-palveluja niin varastointiin kuin tuotteiden valmistukseen ja viimeistelyyn. Uusien palvelujen kehittämisen rinnalla Turun Vapaavarasto on jatkanut investointeja uusiin tiloihin. Vuoden 2023 aikana Vapaavaraston alueelle valmistui neljä uutta hallia. Uusien hallien tuoma varastokapasiteetin lisäys oli 11 000 m². Lisäksi yhtiöllä on rakennuslupahakemukset haussa kahdelle uudelle Best-hallille, joiden kapasiteetti on myyty täyteen jo ennen valmistumista. Lisärakentamisella yhtiö vastaa kasvavaan kysyntään, kun asiakkaat varautuvat kasvattamaan varastojaan Ukrainan sodan ja aiempaa pidempien laivareittien kasvattamien toimitusaikojen takia.



Tavarankäsittely- ja varastointipalveluja tuottavasta Turun Vapaavarastosta tuli vuonna 2019 Turun Satama Oy:n tytäryhtiö, kun Satama hankki yrityksen osake-enemmistön.

Uuden raskaan liikenteen mittaus- ja tunnistusjärjestelmän rakennustyöt valmistuivat kesällä 2020 satamassa. Viking Linen kentälle rakennettu järjestelmä oli merkittävä parannus laivojen rekkalastaukseen. Rekkojen tunnistus, punnitus, mittaaminen ja kuvaaminen tuovat turvallisuutta ja helpottavat aluksen entistä tehokkaampaa ja tasapainoisempaa lastausta, mikä tuo puolestaan energiatehokkuutta.



TOIMIVA INFRA- STRUKTUURI VARMISTAA TOIMINNAN TEHOKKUUDEN

Tehokkaan satamatoiminnan perustan muodostavat yhteydet, ihmiset ja infrastruktuuri. Turun satamassa nämä kolme teki-jää yhdistyvät luotettavasti toimivaksi kokonaisuudeksi, jonka jokaista osa-aluetta kehitetään jatkuvasti eri yhteistyötahoja kuunnellen.

Turun sataman infrastruktuuria on kehitetty ja uudis-tettu voimakkaasti myös koko 2000-luvun ajan, minkä ansios-ta se vastaa tehokkaan satamatoiminnan vaatimuksiin niin tavara- kuin matkustajaliikennettä ajatellen. Palvelukapasi-teettia on riittävästi liikenteen merkittävääänkin kasvuun niin matkustajaliikennettä ja ro-ro-liikennettä kuin teollisuuden projektilaivauksiakin ajatellen.

Sataman investoinnit vastaavat asiakkaiden tarpeisiin

2000-luvun uudisrakentamisessa merkittävimpiä investointeja ovat olleet sataman tavaraliikennettä palvelemaan rakennetut suuret jakelukeskukset ja Turun Vapaavaraston laajennukset sekä Sataman omien varastotilojen kapasiteetin kasvattaminen asiakkaiden kysynnän mukaan. Juuri nyt, vuonna 2024, ovat käynnistymässä myös Ferry Terminal Turku -hankkeen rakennustyöt, jonka tuloksena matkustajasatamaan nousee uusi laivayhtiöiden yhteisterminaali. Kyseessä on Turun Sataman kaikkien aikojen suurin investointi, joka valmistuessaan luo mahdollisuuksia kasvuun ja lisäksi mahdollistaa uudet toimitilat myös matkustajaliikenteessä.

Rakennushankkeiden rinnalla satamassa on investoitu myös aluspalvelujen kehittämiseen. Palvelujen tehostamiseksi on 2000-luvulla otettu käyttöön runsaasti uutta teknologiaa, joka yhä enemmän perustuu digitalisaatioon ja automatiikkaan. Näihin lukeutuvat muun muassa satama-alueen liikenteen ohjausta, alusten irrotusta ja kiinnitystä sekä satama-alueen turvallisuutta ja valvontaa tehostavat toiminnot. Tavaraliikenteeseen liittyen satama on investoinut myös raskaan liikenteen kuljettajien palveluihin. Aivan sataman naapurissa sijaitsevan rekkaparkin yhteydessä on tarjolla kattavat palvelut kuljettajille tankkauspisteistä lepo- ja virkistysmahdollisuuksiin.

Infran kunnossapito on jokapäiväistä toimintaa

Uudisrakentamisen rinnalla satamatoiminnan tehokkuus edellyttää alueiden ja rakenteiden jatkuvaa kunnossapitoa. Sataman toimintaedellytysten ylläpitämisen lisäksi kunnossapidolla vaikutetaan myös satamassa liikkuvien ja siellä työskentelevien turvallisuuteen kaikissa tilanteissa ja olosuhteissa. Luonnollisen kulumisen lisäksi uusimistarpeita aiheuttavat muun muassa muutokset liikenteessä, aluskoon kasvu ja sääilmiöiden vaikutukset.

2000-luvun alkupuolella yksi suurimmista muutostarpeista syntyi kansainvälisen merenkulun ja satamien



Vuonna 2008 matkustajasataman alueella korotettiin katuja ja kenttäalueita sekä nostettiin Kanavaniemen laiturin reunamuuria yleistyneiden tulvien takia. Ensimmäisen linja laatoitus- ja nostotyöt alkoivat huhtikuussa 2008 ja tulvaneston nostotyöt siltä osin valmistuivat kesäkuussa 2008.

ISPS-turvallisuussäännöstön myötä. Vuonna 2004 käyttöön otettu ISPS-säännöstö edellytti satama-alueen aitaamista ja kulunvalvontaa, mikä merkitsi Turun satamassakin mittavia muutostöitä. Ympäristösyiden vaatimiin muutostöihin lukeutuivat puolestaan sataman tulvantorjuntatyöt 2000-luvun lopulla. Yleistyneiden tulvien takia matkustajasataman alueella korotettiin katuja ja kenttäalueita, nostettiin Kanavaniemen laiturin reunamuuria sekä tehostettiin purkukaivojen toimintaa. Tulvahaittoja vähentämällä parannettiin matkustajien turvallisuutta, suojattiin kiinteistöjä sekä minimoitiin liikenteelle aiheuttuvia haittoja.

Sataman eri alueista suurimmat muutokset ovat 2000-luvulla kohdistuneet Pansion satamaan. Vuonna 2007 päättyneen junalauttaliikenteen jälkeen Pansion satama-alueella on kehitetty logistiikka-alueena, jonka infrastruktuuri soveltuu kaupan ja teollisuuden tuonti- ja viennitarpeisiin. Alue on jaettu aidattuun satama-alueeseen sekä logistiikka-alueeseen, jossa laajan kenttäalueen lisäksi on runsaasti varastokapasiteettia.

Ferry Terminal Turku viitoittaa tietä tulevaan

Ferry Terminal Turku -hanke uudistaa Turun matkustajasataman nykyaikaisen, nopeatahtisen, sujuvan ja turvallisen laivaliikenteen vaatimukset täyttäväksi merikeskukseksi. Mittava hanke sisältää uuden matkustajaliikenteen yhteisterminalin lisäksi merkittäviä uudistuksia laiturirakenteisiin, kenttäalueisiin ja liikennejärjestelyihin sekä satama-alueella että kaupungin katuverkossa. Myös matkustajasatamaan johtava rautatie siirtyy uudelle reitille. 172 miljoonaa euroa maksavan hankkeen kustannusarvio ja rahoitusjärjestelyt hyväksyttiin Turun kaupunginvaltuustossa helmikuussa 2023 ja alueelle laadittu asemakaava vahvistettiin joulukuussa 2023.

Aiesopimus uudesta yhteisterminalista solmittiin Turun Sataman, Turun kaupungin, Tallink Siljan ja Viking Linen välillä jo vuonna 2018. Hankeselvityksen valmistuttua matkusta-

jaterminalin suunnittelu käynnistyi joulukuussa 2021. Uuden terminalin suunnittelukilpailuun valittiin viisi arkkitehtitoimistoa, joiden ehdotuksista voittajaksi valittiin toukokuussa 2022 PES-Arkkitehtien Origami-nimen saanut suunnitelma. Valinnassa korostettiin erityisesti suunnitelman toiminnallisuutta ja ilmaisuvoimaista arkkitehtuuria, jotka antavat hyvän perustan vuoden 2022 lopulla käynnistyneelle jatkosuunnittelulle.

Kehitysvaiheen suunnittelu tehdään Ramboll CM -projektinjohdon alaisuudessa ja siinä keskitytään kustannustehokkuuden lisäksi erityisesti toimivuuden ja tilankäytön parantamiseen yhteistyössä tulevien käyttäjien, suunnittelijoiden sekä projektinjohourakoitsijoiden kesken. Päämääränä on, että terminali liikenneyhteyksineen on käytössä vuonna 2027.



Ferry Terminal Turku (FTT) -hanke tulee muokkaamaan uusiksi Turun sataman alueet. Hanke sisältää varsinaisen terminaalirakennuksen rakentamisen, varustamojen käyttöön tulevien laitureiden ja niiden tausta-alueiden uusimisen sisältäen muun muassa matkustajaputket ja -sillakkeet sekä automooring-laitteet, autokentän rakentamisen liikenneyhteyksineen katuverkkoon sekä saattoliikenteen alueen. Lisäksi hankkeen yhteydessä tehdään uudelleenjärjestelyjä varsinaisen rahtisataman puolella.

Tammikuussa 2013 Turun ja Tukholman välillä liikennöinnin aloittaneesta Viking Gracesta tuli alusta alkaen ympäristöasioiden edelläkävijä. Alus sai maailmanlaajuista huomiota, koska se oli maailman ensimmäinen nesteytetyllä maakaasulla (Liquefied Natural Gas, LNG) kulkeva suuri matkustajalaiva.



TAVOITTEELLISTA JA TULOKSELLISTA TYÖTÄ YMPÄRIS- TÖN HYVÄKSI

Turun sataman sijainti luontoarvoiltaan herkän Itämeren sydämessä edellyttää jatkuvaa ympäristövaikutusten seuranta ja haittojen ennalta ehkäisemistä. Ympäristöasiat on huomioitu jo pitkään Turun Sataman strategiassa yhtenä keskeisenä tekijänä, minkä ansiosta Satama on saavuttanut aseman yhteisen toimialan johtavista ympäristöasiantuntijoista.

Tavoitteena on Turun sataman ympäristövaikutusten minimointi niin maalla, merellä kuin ilmassa. Itämeren ja Saaristomeren ainutlaatuisen luonnon lisäksi erityishuomion kohteena ovat sataman läheisen ja yhä lähemmäksi laajenevan asutuksen vaatimukset muun muassa liikenteen haittojen vähentämiseksi ja ohjaamiseksi sujuvasti asutuksen ohi. Asettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tehdään tiivistä yhteistyötä satamayhtiön, sataman toimijoiden sekä lukuisien erisidosryhmien kanssa niin paikallisesti, kansallisesti kuin kansainvälisesti.

YMPÄRISTÖOHJELMA 2019-2025



Turun Sataman ympäristöohjelman tavoitteena on meriluonnon hyvinvoinnin turvaaminen, ilmanpäästöjen edelleen vähentäminen sekä energiatehokkuuden kohentaminen.

Sertifioitu ympäristöjärjestelmä ohjaa käytännön toimintaa

Turun Satama aloitti laatujärjestelmänsä rakentamistyön vuonna 1995 ja vuonna 1998 käynnistettiin siihen liittyvän ympäristöjärjestelmän rakentaminen. Näiden kahden muodostama toimintajärjestelmä otettiin virallisesti käyttöön vuoden 2001 alussa. Det Norske Veritas (DNV Certification Oy/Ab) myönsi kesäkuussa 2002 Turun Sataman toimintajärjestelmälle laatujärjestelmästandardin ISO 9001:2000 ja ympäristöjärjestelmästandardin ISO 14001:1996 mukaiset sertifikaatit. Sertifioinnit on uudistettu säännöllisesti ja viimeisin auditointi on suoritettu vuonna 2022.

Sataman ympäristötyö on ollut pitkäjänteistä ja tavoitteellista koko 2000-luvun ajan. Tehty työ on tuottanut myös

tuloksia, sillä satamatoiminnasta aiheutuvat päästöt ilmaan ovat vähentyneet 82 prosenttia kuljetettuihin tonneihin näiden vuosien 2011–2021 aikana. Myös energiatehokkuus on parantunut sähkön kulutuksen pienentyttyä samaan aikaan peräti 41 prosenttia. Yksittäiset toimenpiteet ympäristöasioiden parantamiseksi ja ympäristövaikutusten minimoimiseksi määritellään Sataman ympäristöohjelmassa, jonka viimeisin päivitys on tehty vuosiksi 2019–2025. Ohjelman keskeisimmät tavoitteet ovat ilmanpäästöjen edelleen vähentäminen, energiatehokkuuden kohentaminen sekä meriluonnon hyvinvoinnin turvaaminen.

Alennetut satamamaksut ympäristöystävällisille aluksille

Turun Satama otti käyttöön ympäristöperusteiset satamamaksut jo vuoden 2006 alussa. Alkuvaiheessa varustamo sai alennusta satamamaksuista, mikäli aluksen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuus tai aluksesta ilmaan pääsevien typenoksidien määrä alitti tietyt rajat. Tuolloin ympäristöperusteisilla alusmaksuilla pyrittiin ohjaamaan varustamoja ensisijaisesti kohti vähärikkisemmän polttoaineen käyttöä tai ottamaan käyttöön typenoksideja vähentävää tekniikkaa. Alennusjärjestelmä uudistettiin vuonna 2021 seuraamaan Clean Shipping Index -luokitusta. Luokitus huomioi typpi-, rikki- ja hiilidioksidipäästöjen lisäksi myös kemikaalit sekä vesi-, jäte- ja hiukkaspäästöt.

Ympäristöperusteiset alennukset koskevat myös jätehuoltoa. Kiinteiden jätteiden jätehuoltomaksuista saavat alennusta ne alukset, jotka lajittelevat jätteensä Sataman hyväksymällä tavalla. Pääsääntöisesti linjaliikenteessä olevat alukset vastaavat itse jätehuoltonsa järjestämisestä.

Laivaliikenne mukana ympäristötalkoissa

Turun satamaan liikennöivät varustamot ovat vaikuttaneet merkittävästi satamatoiminnan hiilijalanjäljen pienenemiseen.

Laivaliikenteen ilmapäästöt ovat vähentyneet merkittävästi vuonna 2015 voimaan tulleen EU:n rikkidirektiivin ansiosta. Ilmapäästöjen vähenemistä on edistänyt myös Viking Linen siirtyminen nesteytetyn maakaasun (LNG) käyttöön Turun ja Tukholman välillä liikennöivissä aluksissaan. Vuodesta 2021 alkaen molemmat reitin alukset ovat kulkeneet LNG-polttoaineella, kun uusi Viking Glory aloitti liikennöinnin Viking Gracen rinnalla. Positiivinen vaikutus on ollut myös Tallink Siljan käyttämällä vähärikkisellä polttoaineella, katalysaattoreilla sekä uusilla moottorityypeillä.

Turun linjalla liikennöivien uusimpien alusten suunnittelussa on huomioitu myös meriluonnon suojele. Alusten runkomuodot on optimoitu hydrodynaamisesti aaltojen muodostumisen minimoimiseksi. Turun ja Tukholman välisessä saaristossa tämä ehkäisee eroosiota ja vähentää laivaliikenteen vaikutusta muutenkin herkälle saaristoluonnolle.



“

Ympäristöohjelma
tähtää ilmanmuutoksen
hillintään osana hiili-
neutraalia Turkuu.

Digitalisaation avulla päästövähennyksiin

Digitaalisuuden lisääminen satamatoiminnoissa vähentää koko kuljetusketjun hiilidioksidipäästöjä ja pienentää satamatoiminnan energiankulutusta. Päästöjen vähentämiseen tähtäävät sekä paikannusteknologian hyödyntäminen että automaation ja robotisaation käytön lisääminen lastinkäsittelyssä.

Turun satamassa automaatiota hyödynnetään muun muassa matkustaja-alusten satamakäyntien yhteydessä. Näitä varten satamaan asennettiin vuoden 2020 lopulla alusten kiinnitystä ja irrotusta nopeuttava automooring-järjestelmä, minkä käyttö pienentää alusten polttoaineen kulutusta ja vähentää päästöjä satamakäynnin aikana. Automooring-laitteisto asennettiin Viking Linen laituripaikalle ja sitä käyttävät molemmat varustamon alukset.

Digitaalisuutta hyödynnetään myös sataman liikenteen ohjauksessa. Porttijärjestelmien ja matkustajasataman liikennejärjestelyjen avulla vähennetään ajoneuvojen tyhjäkäyntiä ja päästöjä satama-alueella. Digitalisaatiolla vaikutetaan myös satamatoiminnan energiankulutukseen. Turun sataman sähkönkulutusta on vähennetty huomattavasti siirtymällä suurimmissa varastoissa ja kantasataman alueella LED-valaistukseen ja hyödyntämällä valaistuksen digitaalista ohjausta.



Turun Satama uudisti aluevalaistustaan investoimalla energiaa säästävään LED-valaistukseen. Hankkeessa korvattiin satama-alueen vanhat suurpainenatriumvalaisimet uusilla LED-valaisimilla sekä asennettiin valaistukselle uusi älykäs ohjausjärjestelmä. Toimenpiteiden ansiosta aluevalaistuksen energiankulutus puolittui.

Ympäristöohjelma viitoittaa tietä kohti hiilineutraalia tulevaisuutta

Turun Sataman ympäristöohjelma vuosiksi 2019–2025 tähtää ilmastonmuutoksen hillintään osana hiilineutraalia Turun kaupunkialuetta. Vuonna 2022 satamatoiminnan kasvihuonepäästöjä vähensi muun muassa uuden Viking Gloryn tulo Amorellan tilalle Turun ja Tukholman väliseen liikenteeseen. Uuden aluksen hiilidioksidipäästöt ovat jopa neljänneksen Amorellaa pienemmät, vaikka sen matkustaja- ja rahtikapasiteetti on merkittävästi edeltäjänsä suurempi. Vuonna 2022 päästöjen laskentajärjestelmä päivittyi ja vuoden 2022 luvut laskettiin uuden järjestelmän mukaisesti.

Sataman tavoitteena on vähentää päästöjä ilmaan 40 prosenttia aikavälillä 2008–2025, mihin liittyen satamassa on tehty ennakoivia toimenpiteitä muun muassa maasähkön saamiseksi aluksiin.

Turun kaupunki on asettanut tavoitteeksi olla hiilineutraali vuonna 2029 ja siitä eteenpäin sitoa hiiltä enemmän kuin alue tuottaa päästöjä. Turun Satama sitoutui tavoitteeseen liittymällä kesäkuussa 2023 Turun kaupungin ilmastojoukkueeseen allekirjoittamalla ilmastositoumuksen. Sataman ilmastotekona on siirtyminen kohti hiilineutraaliutta panostamalla uusiutuvan energian käyttöön ja toiminnan sähköistämiseen. Sataman käyttämä sähkö on kilpailutettu hiilineutraaliksi. Kulkuneuvokalustoa on vaihdettu sähköiseksi markkinoiden tarjoamien puitteiden rajoissa, koskien niin pakettiautoja kuin muita työkoneita. Lisäksi sataman alueella on lisätty sähköautojen latauspaikkoja. Niissä kulkuneuvoissa, joissa sähköistäminen ei ole ollut mahdollista, on siirrytty biodieselin käyttöön.

Tänä päivänä ympäristötyön merkitys näkyy myös liiketoiminnan tuloksissa, sillä vastuullinen toiminta muodostaa merkittävän kilpailuedun myös satamatoimialalla. Turun Satamassa ympäristötyö on kaiken tekemisen keskiössä. Usein se tarkoittaa investointeja, mutta ne maksavat itsensä takaisin kautta koko logistiikkaketjun luoden näin uutta, puhtaampaa hyvinvointia.



Turun Satama aloitti vuonna 2021 ajoneuvokaluston uudistamisen sähkökäyttöiseksi. Vuoden 2023 loppuun mennessä kaikki Sataman henkilöautot kulkivat jo sähköllä ja myös pakettiautoja on vaihdettu mahdollisuuksien mukaan. Sähköautoihin siirtyminen on jatkoa Turun Sataman muille vihreille uudistuksille, jotka tukevat myös Turun kaupungin hiilineutraaliustavoitetta.

RUOPPAUSMASSAT HYÖTYKÄYTTÖÖN



Maannousu ja Aurajoen tuoma liete vaativat jatkuvaa ruoppausta. Vuonna 1905 hankittu ketjuruoppaaja Karhu palveli Satamaa yli 80 vuotta. – Turun kaupungin arkisto

Sataman kunnossapitoruoppaukset ovat olleet yksi sataman ympäristöasioiden puhutuimpia aiheita, kertoo Turun Sataman tekninen johtaja Markku Alahäme.

Ruoppausten ympäristövaikutukset ovat puhuttaneet niin asiantuntijoita kuin kansalaisia. Kiinnostavimpia ovat olleet ruoppaus- ja läjitystoiminnan vaikutukset vedenlaatuun, kasvillisuuteen, pohjaeliöihin ja kalakantoihin. Turun Satama on seurannut ruoppaustoiminnan vaikutuksia vesistöön ja kalatalouteen vuosittain jo vuodesta 1989 alkaen. Kuluneena aikana ruoppausten tarve ja määrä ovat vaihdelleet suuresti ja tällä hetkellä kunnossapitoruoppauksia arvioidaan tarvittavan 5–7 vuoden välein.

Kauaskantoisin muutos ruoppaustoimintaan tehtiin, kun Turun Satama yhdessä Turun kaupungin kanssa päätti luopua ruoppausmassojen meriläjityksestä vuonna 2019. Vaihtoehtoisia läjitystapoja oli selvitetty ja kokeiltu aiemminkin. Jo vuonna 2006 tutkittiin mahdollisia maaläjitysalueita lähinnä ei-meriläjityskelpoisten massojen sijoittamiseen Turun kaupungin alueelle. Vuonna 2017 käynnistyi Turun Sataman ja ELY-keskuksen aloitteesta esiselvitystyö koko Turun seudun potentiaalisten maaläjitysalueiden kartoittamiseksi. Lisäksi Turun Satama toteutti vuosina 2006–2009 yhden pilottikohteen Pansion satamassa, minne rakennettuun pengeraltaaseen sijoitettiin stabiloituja ei-meriläjityskelpoisia massoja.

Ruoppausmassojen uuden sijoituspaikan ensimmäinen vaihe valmistui Hirvensalon Lauttarantaan loppuvuonna 2022. Ruoppausmassojen avulla alueen tulva-aluetta korotetaan ja massat stabiloidaan niiden kantavuuden kasvattamiseksi. Ennen ruoppausmassojen sijoittamista Lauttarantaan, jokaisen ruoppauskohteen massat myös tutkitaan ja varmistetaan,

että ne täyttävät raja-arvot, koska tulevaisuudessa massojen päälle on tarkoitus rakentaa uusi merellinen asuinalue. Näin ruoppausmassat saadaan tehokkaasti hyödynnettyä, samalla Itämeren tilaa parantaen.



Pansioon toteutettiin vuosina 2006–2009 pilaantuneiden massojen stabilointiallas osana EU-LIFE STABLE-hanketta. Hankkeen tavoitteena oli kehittää uusi ympäristöystävällinen ja kustannustehokas stabilointimenetelmä pilaantuneiden sedimenttien käsittelyyn. Stabiloituneet ruoppausmassat hyödynnettiin Pansion sataman kenttärakenteissa.

YMPÄRISTÖ- HANKKEISSA ITÄ- MEREN YLITTÄVÄÄ YHTEISTYÖTÄ



Ympäristötyönsä tavoitteita Turun Satama on edistänyt ja edistää edelleen osallistamalla lukuisiin ympäristöasiat huomioiviin yhteistyöhankkeisiin. Suurimmilla kansallisilla ja kansainvälisillä hankkeilla on ollut pitkäkestoisia vaikutuksia koko Itämeren alueen merenkulun ympäristövaikutusten vähentämiseen.

Vuoden 2005 lopussa päättynyt *New Hansa of Sustainable Ports and Cities -projekti* keskittyi alusten jäte- ja jätevesihuollon kehittämiseen ja ilmanpäästöjen vähentämiseen satamissa. Projektin tuloksena viidentoista eri kaupungin ja sataman edustajat allekirjoittivat Itämeren kaupunkien liiton yleiskokouksen yhteydessä Itämeren alueen kestävä kehityksen satama- ja merenkulkupolitiikkaan liittyvän yhteistyöpöytäkirjan. Pöytäkirjalla luotiin perusta satamien yhteisille ympäristökäytännöille koskien jätteiden ja jätevesien käsittelyä ja vastaanottoa sekä ilmanlaadun parantamista.

Vuoden 2007 aikana satamassa keskityttiin toiminnan meluhaittojen arviointiin ja vähentämiseen. Tähän liittyen Turun Satama osallistui Euroopan Unionin laajuisen *Efforts-hankkeen* ympäristöosion melunmittausta käsittelevään osuuteen. Osana hanketta sataman eri alueilla toteutettiin ympäristöluvan edellyttämiä säännöllisiä melunmittauksia. Sataman toimesta teetettiin myös meluselvitys satamatoiminnan melutasosta sataman läheisyyteen kaavoitetulla Telakkarannan uudella asuinalueella.

Vuonna 2008 toteutettiin *EU-Life Stable -hanke*, jonka tavoitteena oli demonstroida uusi ympäristöystävällinen ja kustannustehokas stabilointimenetelmä pilaantuneiden ruoppausmassojen käsittelyyn. Kohdealueena oli Turun satama-alue, jossa Aurajoen sedimentti oli pilaantunut aiemmin käytössä olleiden laivojen pohjamaalien sisältämän orgaanotinayhdisteen takia. Pilaantuneiden ruoppausmassojen käsittelyssä ja stabiloinnissa hyödynnettiin jo vuonna 2005 sitä varten Pansioon rakennettua pengeriallasta, jossa haitta-aineet sidottiin sekoittamalla niihin erilaisia sideaineita.

Turun Satama oli mukana EU:n rahoittamassa *CleanShip – Clean Baltic Sea Shipping -projektissa* vuodesta 2010 alkaen. Syyskuussa 2013 päättyneen projektin tarkoituksena oli kehittää Itämeren alueen satamille ja laivaliikenteelle työka-

luja ja parhaita käytäntöjä ympäristön tilan parantamiseksi. Projektin tuloksena suositeltiin satamille yhteistä mallia eri ympäristönäkökohtien huomioimiseksi satamamaksuissa. Lisäksi ehdotettiin luotavaksi satamien ympäristöindeksi, jolla yhdenmukaistettaisiin satamien ympäristötyötä ja tuotaisiin esiin satamien ympäristöasioiden kehittymistä.

The Northern ScanMed Ports -hanke toteutettiin vuosina 2014–2016. Osana tätä EU:n tukemaa hanketta Turun Satama investoi erityisesti alusten jätevesien vastaanottokapasiteetin kasvattamiseen, minkä tuloksena vuonna 2016 satamassa otettiin käyttöön kiinteät viemäriyhteydet alusten jätevesien vastaanottoon sekä Länsisataman että Linnanaukon puolelle. Matkustajasatamaan jo aiemmin toteutettu kiinteä yhteys mukaan lukien jätevesien vastaanottopisteitä on kolme ja lisäksi mahdollisuus myös tankkiautotyhjennykseen. Näin varmistetaan riittävä jäteveden vastaanottokapasiteetti kaikille Turussa käyville matkustaja- ja rahtialuksille. Jätevesien vastaanoton lisäksi hankkeella edistettiin maasähkёvalmiutta Linnanaukon puolella, mikä toteutuessaan vähentää alusten satamassaolon aikaisia melu-, hiukkas- ja typpipäästöjä.

Vuonna 2018 käynnistyi Euroopan Unionin CEF Transport-ohjelman kautta rahoitustukea saanut Turun, Tukholman ja Maarianhaminan satamien sekä Viking Linen *NextGen Link -investointihanke*. Projektin tärkeimmät ympäristötavoitteet olivat lisätä meriliikenteen kestävyyttä ja ympäristöystävällisyyttä sekä edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden kysyntää Itämeren alueella. Hankkeeseen sisältyivät muun muassa uuden matkustaja-autolautan ylimääräiset ympäristöinvestoinnit liittyen LNG:n ja purjevoiman käyttöönottoon sekä satamainvestoinnit vastaamaan uuden isomman aluksen tarpeita sekä kasvavaa rahti- ja matkustajamäärää. Projektissa olivat mukana Turun Satama, Turun kaupunki, Viking Line ja Maarianhaminan Satama sekä Tukholman Satamat.

Ferry Terminal Turku -hanke tulee valmistuessaan nostamaan Turun ja Tukholman välisen reitin matkailullista vetovoimaa. Terminaalin arkkitehtuurikilpailun voittaneen Origamin voiton avaimina olivat selkeä toiminnallisuus sekä ilmaisuvoimainen arkkitehtuuri. Origami täytti parhaiten suunnittelutyölle asetetut keskeiset tavoitteet niin sataman toimintaa kuin Turun kaupunkikuvaa ajatellen. Merellistä symboliikkaa henkivässä arkkitehtuurissa yhdistyvät järki ja tunne tuomariston vakuuttaneeksi kokonaisuudeksi.

– PES-Arkkitehdit Oy



LUOTTAVAISESTI KOHTI 2030- LUKUA

Turun Sataman lähestyessä 2000-luvun ensimmäisen neljännesvuosisadan täyttymistä maailma on hyvin toisenlainen kuin vuosituhannen alussa. 2020-luvun alkupuolella kriisit ovat seuranneet toisiaan, ensin globaalın pandemian muodossa, minkä jälkeen Venäjän hyökkäys Ukrainaan toi täysimittaisen sodan Eurooppaan ensimmäistä kertaa vuosikymmeniin. Maailman politiikkaan ja talouteen nämä kriisit vaikuttavat edelleen, mukaan luettuna Lähi-Idän tilanteen kärjistyminen äärimmilleen vuoden 2023 lopulla.

Kriiseistä huolimatta Turun Satama katsoo luottavaisena tulevaisuuteen. Sataman markkina-asema on vahva sekä tavaraliikenteessä että matkustajaliikenteessä ja tehtyjen investointipäätösten uskotaan toteutuessaan vahvistavan Turun sataman kilpailukykyä entisestään. Sataman asema Euroopan Unionin TEN-T-liikenneverkon ydinverkossa tukee osaltaan sataman kehittämistä muun muassa EU:n hankerahoituksen kautta.

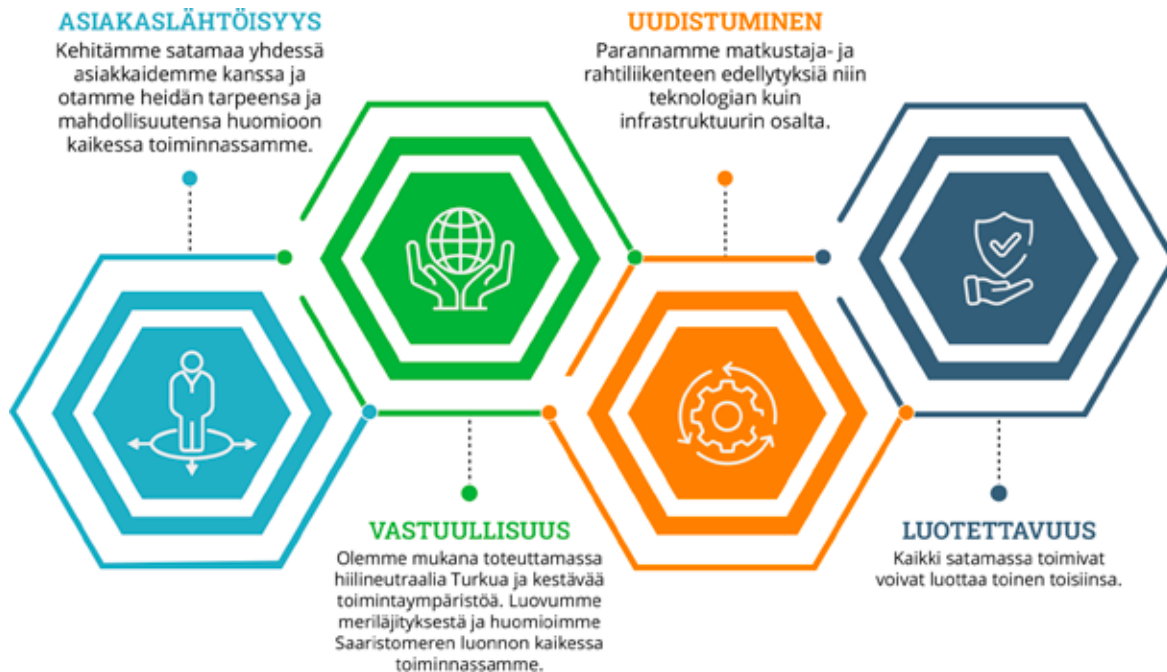
Visio ja strategia ohjaavat kehittämistä

Turun Sataman toimintaympäristö elää ja muuttuu jatkuvasti. Suurimmat muutosajurit liittyvät ympäristönsuojeluun, digitalisaatioon ja Turun kaupungin kaavoitukseen. Markkinatilanteeseen ja satamien väliseen kilpailuun vaikuttavat eniten liikennepoliittiset päätökset, jotka ohjaavat Suomen sisäisten liikenneväylien kehittämistä. Toimimalla aktiivisesti eri foorumeilla pyrimme ohjaamaan muutoksia ja reagoimaan nopeasti niiden vaikutuksiin sataman toiminnalle.

Turun Sataman päästrategiana on vahvistaa sataman asemaa matkustaja- ja rahtiliikenteessä sekä logistiikan lisäarvopalveluissa. Strategian perustan muodostavat asiakaslähtöisyys, luotettavuus, uudistuminen ja vastuullisuus. Tulevaisuuden visiomme on keskittyä Skandinavian ja Keski-Euroopan matkustaja- ja jalostettujen tuotteiden rahtiliikennettä tukeviin toimintoihin. Näillä osa-alueilla Turun Satama Oy on

talousalueen rohkeasti uudistuva ja paras vaihtoehto, jolla on kapasiteettia vastata myös liikennemäärien selkeään kasvuun.

Strategian tavoitteena on vastata toimintaympäristön muutoksiin ja uusiin sataman toimintaan kohdistuviin vaateluihin. Merkittävimpiä muutoksia toimintaympäristössä ovat aluskoon kasvun mahdollistama kustannustehokkuuden kasvu kauppamerenkulussa, poliittisen päätöksenteon vaikutukset liikenneverkkojen kehittämiseen sekä nopeat suhdannevaihtelut Suomen viennissä. Suuri vaikutus satamatoimintaan on myös ympäristö- ja turvallisuusasioiden korostumisella sekä digitalisaation ja automaation yleistymisellä. Maantiliikenne sähköistyy ja meriliikenteessä siirrytään vähitellen hiilineutraaleihin polttoaineisiin niiden tuotannon ja saatuuden kehittyessä, millä on oma vaikutuksensa satamien toimintaan niin infran kuin palvelujen osalta.



Matkustajaliikenteen vetovoimaa kasvattavat monet tekijät

Laivaliikenteessä Turun ja Tukholman välinen reitti tulee säilymään sataman runkolinjana edelleen. Matkailussa yhteyden vetovoimaa vahvistavat Itämeren nuorin ja korkeatasoisin aluskanta sekä uuden Ferry Terminal Turun valmistuminen vuonna 2027.

Matkailumarkkinoilla jatkuvasti vahvistuva vihreä trendi tukee koko toimialan kehitystä. Yhä useammat ihmiset pyrkivät ympäristösyistä vähentämään lentämistä ja vaihtamaan vihreämpään matkailuun, kuten laivaristeilyihin ja maata pitkin matkustamiseen. Turun satama on tässäkin etulyöntiasemassa. Turun ja Tukholman välille kehitettävän hiilivapaan Green corridor -reitit toteutus on jo käynnissä, ja Turun kautta avautuu lähivuosina lisää mahdollisuuksia jatkaa Tukholmasta junalla yön yli Euroopan eri kaupunkeihin ja muualle Skandinaviaan.

Matkustajamäärien odotetaan nousevan myös aasialaisten ja venäläisten matkustajien palatessa Itämerelle, kun matkustusmahdollisuudet paranevat Ukrainan sodan päätyttyä. Kansainvälisen risteilyliikenteen palaamiseen ennalleen Turun Satama valmistautuu aktiivisella markkinoinnilla ja muuntamalla Viking Linen nykyisen terminaalin risteilyaluksia ja niiden matkustajia palvelevaksi terminaaliksi.

Rahtiliikenteessä nopeus ja yhteydet yhä keskeisiä

Suomen maantieteellinen asema tekee toimivasta meriliikenteestä välttämättömän maamme ulkomaankaupalle ja huoltovarmuudelle. Vuonna 2022 merikuljetusten osuus maamme kaikista ulkomaankaupan tavarakuljetuksista oli jo 92,4 prosenttia, kun se oli 82,4 prosenttia vuonna 2021. Turun sataman rooli Suomen ulkomaankaupan ketjussa rakentuu pääosin jalostettujen tuotteiden kuljetuksista ja kuluttajatuotteista aina raskaan teollisuuden vaativimpiin kuljetuksiin.

Myös rahtiliikenteessä Turun sataman pääsuuntana pysyy Ruotsi, jossa yhteistyösatamana toimii Tukholma.

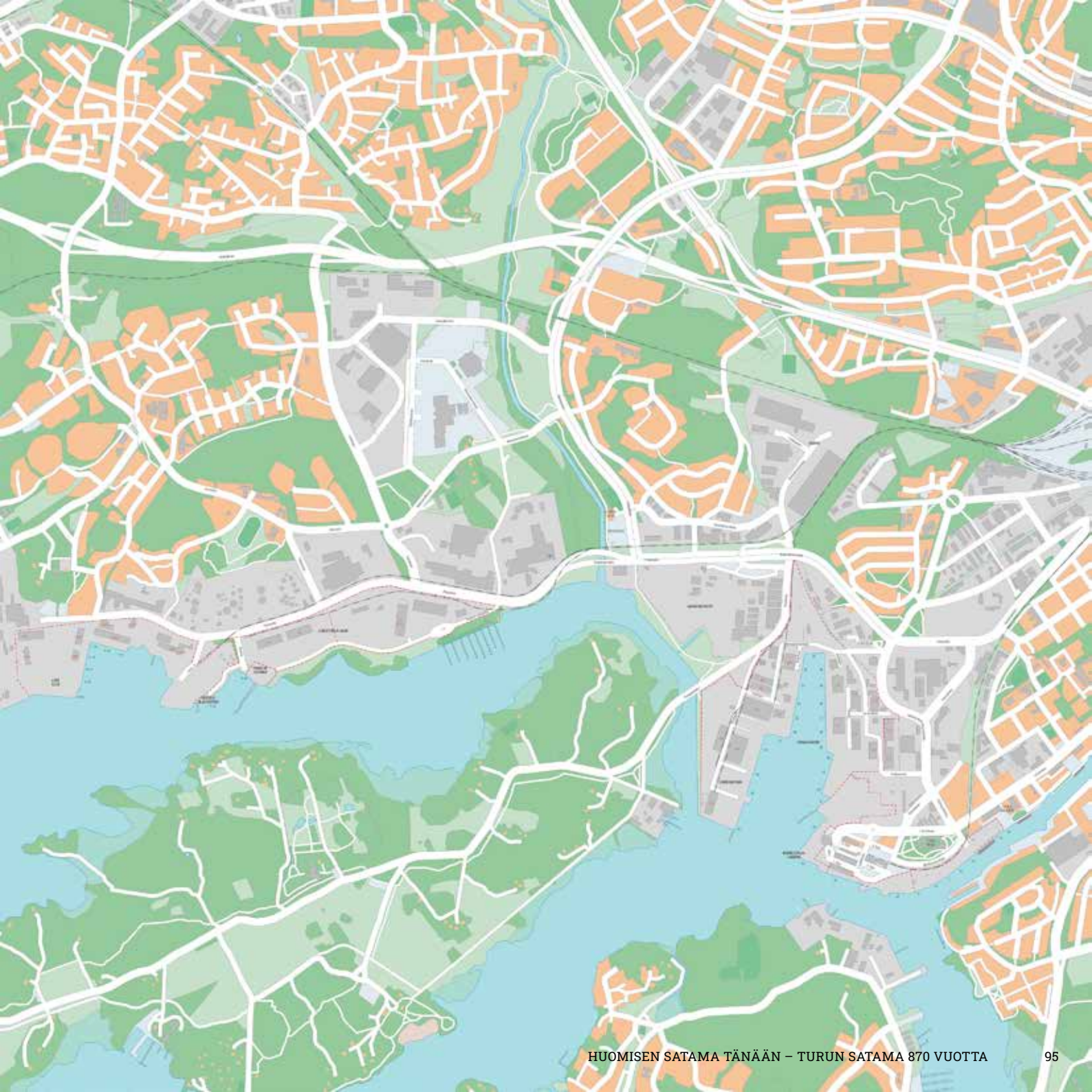
“
Suomen maantieteellinen asema tekee toimivasta meriliikenteestä välttämättömän huoltovarmuudelle.

Tiheät ja nopeat yhteydet Ruotsiin ovat yhä tärkeämpiä elinkeinoelämän toimitusvarmuutta ajatellen, kun suuret kansainväliset toimijat muun muassa auto- ja verkkokaupassa keskittävät pohjoismaista logistiikkaa palvelevia keskusvarastojaan Ruotsiin. Ruotsiin ja Ruotsin kautta muualle Skandinaviaan ja Eurooppaan suuntautuvalla rekkaliikenteelle Turku on edelleen kilpailukykyisin satama, jonka reitit mahdollistavat laivamatkan ajan hyödyntämisen raskaan liikenteen kuljettajien säädettyyn lepoaikaan. Alusten saapuminen suoraan Tukholmaan säästää myös ajoaikaa sekä polttoainetta pohjoisempiin satamiin verrattuna.

Ruotsin lisäksi Turun Sataman tavoitteena on pitää myös tulevaisuudessa yllä toimivat laivayhteydet myös muihin Pohjoismaihin sekä Saksaan ja Englantiin sekä avata lähivuosina uusia rahti- ja matkustajalinjoja muun muassa Puolaan. Olemassa olevia yhteyksiä kehitämme yhteistyössä nykyisten toimijoiden kanssa ja uusien kanssa käymme aktiivista vuoropuhelua eri vaihtoehtojen kartoittamiseksi ja kaikkia osapuolia palvelevien ratkaisujen löytämiseksi. Oikeiden ratkaisujen löytäessä Turun Satamalla on valmiudet reagoida nopeasti ja joustavasti myös niiden edellyttämiin investointitarpeisiin, mukaan lukien rahtiliikenteelle tärkeät varastotilat.



Suomen maantieteellinen asema tekee toimivasta meriliikenteestä välttämättömän Suomen ulkomaankaupalle ja huoltovarmuudelle. Tiheät ja nopeat yhteydet Ruotsiin ovat yhä tärkeämpiä elinkeinoelämän toimitusvarmuutta ajatellen. Ruotsiin ja Ruotsin kautta muualle Skandinaviaan ja Eurooppaan suuntautuvalle rekkaliikenteelle Turku–Tukholma-reitti mahdollistaa laivamatkan ajan hyödyntämisen raskaan liikenteen kuljettajien säädettyyn lepoaikaan.



KIITÄMME SEURAAVIA HENKILÖITÄ HAASTATTELUSTA:

Pirkko Mikkola

Turun Sataman johtokunnan puheenjohtaja 2009–2013

Matti J. Niemi

Turun Sataman tekninen johtaja 1984–2010

Marjukka Parpola

Turun Sataman hallituksen puheenjohtaja 2013–2017

Christian Ramberg

Turun Sataman toimitusjohtaja 2000–2019

Erik Söderholm

Turun Sataman toimitusjohtaja

Antti Pekanheimo

Turun Sataman operatiivinen johtaja

Markku Alahäme

Turun Sataman tekninen johtaja