

OuluPort

Oulun sataman asiakas-, sidosryhmä- ja henkilöstölehti

1 - 2010



*Oulun Sataman historiaa – tervasta secu-kontteihin
Oulun satama hakee partnereita Luoteis-Venäjältä*



*Tuontia niin
että tukka
hulmuu*

Toitpa tai veit, merta edemmäs ei kannata mennä. Oulun Satamasta olet jo melkein maailmalla. Mikä kuljetustarpeesi onkin, satamatoiminnot hoitaa HermanAndersson. Euroopan satamista eteenpäin – ja kotiinpäin. Päivittäin.

Ota yhteyttä ja pyydä tarjous!

Satamaoperaattorisi Oulussa, www.hermanandersson.fi



OuluPort

Oulun sataman asiakas-, sidosryhmä- ja henkilöstölehti

OuluPort 1-2010

Julkaisupäivä
25.3.2010

Päätoimittaja

Kari Himanen
Oulun Satama
Poikkimaantie 16
PL 23
90015 Oulun kaupunki
kari.himanen@ouka.fi
fax (08) 5584 2799

Osoitteenmuutokset

tuula.ylisuutari@ouka.fi

Kotisivut

www.ouluport.com

Toimituskunta

Päivi Vähänikkilä-Kuronen, Oulun Satama
Tuula Ylisuutari, Oulun Satama

Taitto ja visuaalinen suunnittelu

GST Graafinen Studio, Oulu

Painopaikka

Litokset Oy Vaasa, maaliskuu 2010

4 *Maltillisesti eteenpäin*

Vuosi 2009 oli kaikille Suomen satamille haasteellinen. Taantuma kohteli satamia hieman eri tavalla. Jotkut saattoivat jopa kasvattaa liikennettä, kun taas toisilla liikenteen pieneneminen oli kymmeniä prosentteja.

5 *Taantuma laski vuoden 2009 liikennemääriä*

Vuoden 2009 alusmäärä oli 478. Vuoteen 2008 verrattuna laskua oli 52 alusta.

6 *Laatupuuta vuodesta 1968 – Pölkky Oy*

Pölkky Oy on Pohjois-Suomen suurin yksityinen puunjalostaja. Yritys sai alkunsa, kun nykyisten pääomistajien Jouko ja Antti Virranniemen isä, maanviljelijä Erkki Virranniemi aloitti sahaustoiminnan Kuusamossa.

8 *Oulun Satama hakee partnereita Luoteis-Venäjältä*

Oulun Satamassa alkoi marraskuussa 2009 markkinointihanke, joka keskittyy Luoteis-Venäjälle, Karjalan ja Komin tasavaltojen sekä Murmanskin ja Arkangelin alueille. Projektin tavoitteena on tehdä tunnetuksi Oulun Satamaa ja siihen liittyviä logistisia palveluja Luoteis-Venäjällä toimiville yrityksille.

10 *Uusi rakennuspäällikkö ja yt-matruusi*

Aaro Huttunen aloitti yt-matruusina Jm Tuurassa ja Risto Niva Oulun Sataman uutena rakennuspäällikkönä.

11 *Maasähköä Oritkarista*

Sähkönsyöttöpisteen muutos on otettu vastaan erittäin positiivisesti. Maasähkön syöttöpisteellä Oulun Satama edesauttaa laivojen päästöjen ja melun vähenemistä myös Oritkarissa.

12 *Oulun Sataman historiaa – tervasta secu-kontteihin*

Kesä oli ollut tavallista sateisempi ja syystulvat olivat voimakkaita. 26.11.1724 voimakas tulvavesi raivasi itselleen uuden kulkureitin. Pienestä yhden jalan Toppilan ojasta syntyi 5 - 7 jalan syvyinen salmi. Joen tukkeuman purkautuminen oli sysäys Toppilan sataman syntymiselle.

14 *Uutiset*

Uutisia ja ajankohtaisia tapahtumia.

Maltillisesti eteenpäin



Kari Himanen, satamajohtaja.

VUOSI 2009 OLI KAIKILLE SUOMEN SATAMILLE haasteellinen. Taantuma kohteli satamia hieman eri tavalla. Jotkut saattoivat jopa kasvattaa liikennettä, kun taas toisilla liikenteen pieneneminen oli kymmeniä prosentteja. Myös Oulun Sataman liikenteen muutos oli miinusmerkkinen, mutta ei kuitenkaan pahimmasta päästä. Taloudellinen tulos oli sitä vastoin hyvä. Tulos saavutettiin pitkälti käyttömenojen hallinnalla. Siirsimme asioita toteutettavaksi viime vuodelta tälle vuodelle.

Merkittävin toimenpide vuonna 2009 oli huoltoruoppauksen suorittaminen. Satama-alueet sijaitsevat Oulujoen suistossa, jolloin joen tuomat maa-ainekset aiheuttavat väylän pohjaan liettymiä. Lisäksi potkurivirrat irrottavat aineksia väylien reunoilta. Huoltoruoppauksen yhteydessä syvennettiin myös kemikaalilaituri 2:den edustaa. Varustamo on hankkinut uusia aluksia karbonaatin kuljetukseen. Aikaisempi väyläsyvyys ei ollut uusille aluksille riittävä. Lisäksi Oritkariin johtavaa väylää levennettiin parantaaksemme laivaliikenteen turvallisuutta. Ruopatuista maamassoista saamme uutta aluetta noin 15 hehtaaria. Alue on muutaman vuoden kuluttua rakentamiskelpoista sataman seuraaville laajennuksille.

Kuluvan vuoden merkittävin hanke on Nuotasaaren laiturin saneeraus. Laituri on toiminut useita vuosikymmeniä ilman merkittäviä kunnostustoimenpiteitä. Saneerauksen yhteydessä vahvistetaan laiturin rakenteita, uusitaan vesi- ja viemäriverkosto sekä päällysrakenne. Lisäksi rakennetaan hiekan- ja öljynerotuskaivot.

Tämän vuoden liikenteen kehitystä on erittäin vaikea luotettavasti ennustaa. Luotamme kuitenkin siihen, että liikenne on suurempi kuin vuonna 2009, mutta emme todennäköisesti yllä kuitenkaan vuoden 2008 ennätyslukuihin. Suomen satamien liikenteen kasvun on oletettu olevan kuluvana vuonna suhteellisen maltillista. Keskimäärin kasvun oletetaan olevan muutaman prosentin luokkaa.

Me jatkamme Oulun Satamassa toimintajärjestelmämme mukaisesti jatkuvan parantamisen tiellä. Oritkarin ja Vihreäsaaren satamaan laaditaan asemakaava. Näillä voidaan turvata satamien jatkuva kehittäminen.

Kari Himanen

Taantuma laskee vuoden 2009 liikennemääriä



VUONNA 2009 OULUN SATAMA LIKELAITOKSEN liikenne oli 3 118 996 tonnia laskien näin edelliseen vuoteen verrattuna 9,6 %. Liikennemäärät laskivat kotimaan tuonnissa 7,9 %, ulkomaan tuonnissa samoin 7,9 % ja ulkomaan viennissä 12,4 %. Tuonnin kokonaisliikennemäärä oli 1 950 757 tn, ja laskua edelliseen vuoteen oli 7,9 %. Viennin liikennemäärä oli 1 168 238 tn, ja laskua edellisvuoteen oli 12,4 %.

Vuoden 2009 kokonaiskonttimäärästä 30 224 TEU:ta vientiä oli 57 % ja tuontia 43 %. Edellisen vuoden konttimäärästä jäätettiin 2,1 %. Perävaununliikenteessä jäätettiin 22,1 % edellisestä vuodesta kokonaismäärän ollessa 1409 kpl. Stora Enson suuryksiköitä SECU:ja kulki Oulun Sataman kautta yhteensä 17 026 kpl. Lisäystä edellisvuoden määrään oli 7,6 %.

Kokonaisliikennemäärän suurimman tavararyhmän muodostivat aikaisempien vuosien tapaan metsäteollisuustuotteet. Ulkomaan tuonnissa suurimmat tavararyhmät olivat karbonaatti (581 758 tn), nestemäinen polttoaine (91 583 tn), selluloosa (297 531 tn) ja kuivat bulk-tuotteet. Ulkomaan tuonti laski 7,9 % edelliseen vuoteen verrattuna. Kotimaan tuonnin tavararyhmistä nestemäisen polttoaineen määrä (454 340 tn) kasvoi, ja sementin määrä (88 894 tn) puolestaan laski edelliseen vuoteen verrattuna. Lisäksi muuta tavaraa tuotiin 5 039 tn. Ulkomaan viennissä suurin tavararyhmä oli paperi (778 487 tn), jonka määrä laski 4,8 % vuoteen 2008 verrattuna. Selluloosan vienti (50 009 tn) laski 69,3 % edellisvuodesta.

Vuoden 2009 alusmäärä oli 478. Vuoteen 2008 verrattuna laskua oli 52 alusta.

Satamassa käyneiden alusten keskimääräinen lastikoko oli edellisen vuoden tapaan noin 6500 tn. Viikkain kuukausi alusmäärällä mitattuna oli tammikuu 47 aluksella, ja hiljaisin kuukausi oli huhtikuu 29 aluksella.

Oritkarin satama oli viikkain niin tavaramäärien osalta 45 %:n osuudellaan kokonaisliikennemäärästä kuin 49 %:n osuudellaan koko alusmäärästä vuoden aikana. Nuottasaarella kokonaisalusmäärästä kävi 29 % ja tavaraliikennemäärästä 31 %. Vihreäsaarella alusliikenteen osuus oli 17 % ja tavaraliikenteen 21 %. Toppilassa alusliikenteen osuus oli 3 % ja tavaraliikenteen osuus 3 %. Viikkain laituri oli kolmen edellisen vuoden tapaan Oritkarin Pohjoislaituri, jossa sijaitsee vuonna 2006 valmistunut suuryksikkökuljetuksia varten tehty lastausramppi ja nostettava läppäsilta.

Laatupuuta vuodesta 1968 – Pölkky



”Pölkky konsernin sahat ja jatkojalostuslaitokset sijaitsevat maan parhaan puuraaka-ainealueen keskellä Kuusamossa ja Taivalkoskella”.

STRONG WOOD
PÖLKKY

- **PÖLKKY OY ON POHJOIS-SUOMEN SUURIN**
- yksityinen puunjalostaja. Yritys sai alkunsa,
- kun nykyisten pääomistajien Jouko ja Antti
- Virranniemen isä, maanviljelijä Erkki Virran-
- niemi aloitti sahaustoiminnan Kuusamossa.
- ”Isäni oli kertonut hirvimetsällä v. 1963, että
- nyt se on menoa ! Perustan sahan ja alan
- yrittäjäksi yksin!”, kertoo toimitusjohtaja
- Jouko Virranniemi yrityksen syntyhistorias-
- ta. Sahayrityksen perustaminen oli hyödyksi
- alueen metsänomistajillekin, koska pyöreän
- puun hinta oli tuolloin alamaissa.
- Pohjois-Kuusamossa sijainnut Virrannie-
- men Saha Oy siirrettiin vuonna 1968 nykyi-
- selle paikalleen ja yhtiön nimeksi tuli Pölkky
- Oy. ”Tänä päivänä Pölkky-saharyhmään kuu-
- luu kolme sahalaistosta: kaksi Kuusamossa
- (Pölkky Oy ja Kitkawood Oy) ja yksi Taival-

koskella (Ulea Oy). Lisäksi meillä on moder-
ni painekyllästyslaitos Oulussa Ruskon teol-
lisuusalueella sekä pieni osakkuus Kuusamo
Hirsitalot Oy:stä”, valottaa yhtiön toimintaa
toimitusjohtaja Jouko Virranniemi.

Pölkky konsernin sahat ja jatkoja-
lostuslaitokset sijaitsevat maan parhaan
puuraaka-ainealueen keskellä Kuusamossa
ja Taivalkoskella. Tämä onkin tärkeää, sil-
lä toimitusjohtaja Virranniemen mukaan ”
tuotanto tarvitsee raaka-ainekseen yhden
päivän aikana 80 rekallista sahapuuta”. Pölk-
ky Oy:n tuotannosta on mäntyä 70 % ja 30
% kuusta. Työtä Pölkky Oy:ssä tehdään ny-
kyaikaisella tuotantoteknologialla perinteitä
vaalien. Tavoitteena on toimittaa asiakkaille
juuri sellaisia tuotteita kuin he haluavat.



Vasemmalla Kuusamon sahan alue, yllä tuotantotiloja ja laitteistoa, alakuvassa Pölkky Oy:n toimitusjohtaja Jouko Virranniemi.

Jo yrityksen alkua ajoista saakka on ollut selvää, että saha on työllistänyt vieraan väen lisäksi oman väen. Virranniemen sisarusparvi on työskennellyt sahalta niin konttorilla vientidokumenttien parissa kuin sahatavarakappaleiden päiden leimaajina ja vuoro-työnjohtajina aina toimitusjohtajaksi saakka. Nuorimmat jo kymmenkesäisinä. Yli neljän vuosikymmenen ajan Pölkky Oy on kehittynyt menestyväksi perheomistuksessa olevaksi puunjalostusyritykseksi.

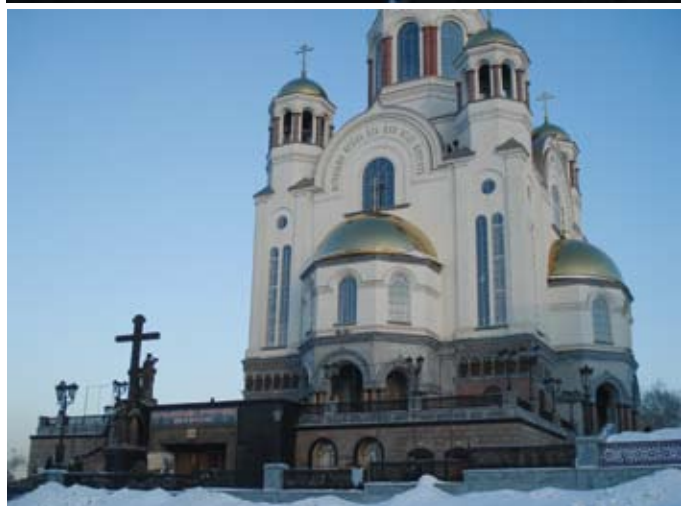
Yritys on kasvanut vuosikymmenten aikana sekä laajentamalla omaa toimintaansa että ostamalla liiketoimintaa muilta toimijoilta. Volyymien kasvaessa yritys on voinut hyödyntää paremmin lähialueen logistiikkaa. ”Koska myyntimäärämme on kasvanut, voimme täyttää laivan kokonaan tai suurimmaksi

osaksi Pölkyn omalla tavaralla”, myyntijohtaja Mikko Luikku kertoo, ja jatkaa ”näin voimme tehokkaammin keskittää laivauksia Pohjois-Suomeen”.

Myyntijohtaja Luikun mukaan yritys haluaa minimoida maakuljetuksen osuutta ja kehittää yhteistyötään lähisatamansa Oulun kanssa edelleen. Logistiikkapäällikkö Jyrki Vilppola hoksauttaa Oulun eduista: ”Suuri etu Oulun satamaa käytettäessä on maakuljetusmatkan lyhyys. Edelleen tiukentuneet kuljetusaikalait antavat meille mahdollisuuden kuljettaa suurempia tavaramääriä lyhyemmässä ajassa”. Sahayritykselle on tärkeää, että kuljetukset hoituvat tasaisesti kaikkina vuodenaikoina. Tämä on ehtona mm. sille, että laivattavat määrät Oulun sataman kautta lisääntyvät.



Oulun Satama hakee partnereita Luoteis-Venäjältä





OULUN SATAMASSA ALKOI MARRASKUUNSA 2009 markkinointihanke, joka keskittyy Luoteis-Venäjälle, Karjalan ja Komin tasavaltojen sekä Murmanskin ja Arkangelin alueille. Projektin tavoitteena on tehdä tunnetuksi Oulun Satamaa ja siihen liittyviä logistisia palveluja Luoteis-Venäjällä toimiville yrityksille.

Oulun Sataman tavoitteena on selvittää transitoliikenteen mahdollisuuksia ja sitä kautta luoda kasvumahdollisuuksia sataman liikenteen kehittämiseksi. Markkinatutkimuksen avulla haetaan yhteyksiä Luoteis-Venäjällä toimiviin ulkomaan kauppaa harjoittaviin yrityksiin ja kohdistamaan niihin markkinointi- ja myyntitoimenpiteitä. Oulun Satama tarjoaa Luoteis-Venäjän alueen yrityksille vaihtoehtoisen ja nopean kuljetusreitit Eurooppaan, ja Euroopasta Luoteis-Venäjälle rautateitse Vartiuksen kautta suoraan Murmanskin radalle tai maanteitse rekoilla. Yhteyden nopeuden takaavat säännölliset laivayhteydet Oulusta Göteborgiin, Lübeckiin, Bremerhaveniin ja Hampuriin.

Markkinointihankkeen projektipäällikkö Pentti Ruutikainen oli mukana Barents Link Forumin valtuuskunnan vierailulla joulukuussa Jekaterinburgissa, joka kuuluu Uralin federaatiopiriin ja hallinnollisesti Sverdlovskin alueeseen. Jekaterinburg on myös Sverdlovskin alueen hallinnollinen keskus.

Jekaterinburgissa on noin 1,4 miljoonaa asukasta ja se on Venäjän kolmanneksi suurin kaupunki. Se on myös alueen logistinen keskus ja tärkeä koko Venäjälle. Kaupungista johtavat radat pohjoiseen Hanti- Mantsiaan, itään Siperiaan, etelään Tseljabinskiin ja länteen Permiin ja Moskovaan.

Sverdlovskin alue on myös merkittävä teollisuuden keskus. Merkittävimmät teollisuuden alat ovat rauta- ja värimetallurgia- sekä kaivos- ja koneenrakennusteollisuus.

Kaivosteollisuus tuottaa rautaa, kivihiiltä, alumiinia, ja kuparia. Alue on myös puunjalostus-, kemian ja elintarviketeollisuuden keskus.

Jekaterinburgissa toimii 60 suomalaista yritystä, joista suurin osa suomalaisten yritysten diilereinä rakennus- ja energia-aloilla, laatimassa erilaisia koulutussuunnitelmia sekä turismin puolella. Oululainen Barents Group on toimittanut Jekaterinburgiin Uralvagonzavod- tehtaalle automaattilinjaston. Muita siellä toimivia suomalaisyrityksiä ovat Ponsse, Outokumpu ja Valmet sekä logistiikassa Itella-NLC. Logistiikan alan suomalaisista yrityksistä sinne on etabloitunut Polar Logistic Group.

Suomalais-venäläinen kauppakamari on toiminut Jekaterinburgissa vuodesta 2007 päätehtävänään järjestää business-to-business tapahtumia ja edistää suomalais-venäläistä kaupallista yhteistyötä. Kauppakamari näkee mahdollisuutena tuoda Suomeen raaka-aineita ja koneenrakennusteollisuuden tuotteita. Turismin kehittäminen kaupan ohella on myös mahdollisuus Oulun ja Jekaterinburgin välillä.

Sverdlovskin alue on mielenkiintoinen ja väkirikas. Sieltä löytyy raaka-aineita, jalostavaa teollisuutta, ja se on lisäksi yksi Venäjän keskuksista ja logistiikan solmukohtista. Oulun kaupungin ja sen lähiympäristön tarjoamien matkailumahdollisuuksien markkinointi tuo tulevaisuudessa turisteja Oulun seudulle, yhteydenpito ja kanssakäyminen avaavat mahdollisuuksia kaupan kehittämiseksi ja sitä kautta myös Oulun Sataman ja sitä palvelevien pienyritysten liiketoiminnan kasvun ja kilpailukyyn kehittämiseksi.

Oulun Satama osallistuu huhtikuussa Moskovassa Transrussia- messuille ja lokakuussa Pietarissa Transtec- messuille.



Yläkuvassa Jekaterinburgin kaupunki joulukuussa 2009. Alarivissä vasemmalla Tsaarin muistokirkko ja oikealla Aasian portti. Oikeanpuoleinen kuva, neuvottelu meneillään Venäjän teollisuusministeriössä.

Uusi rakennuspäällikkö ja yt-matruusi



Uusi rakennuspäällikkö

NIMI: Risto Niva

KOULUTUS: "Valmistuin Oulun teknillisestä oppilaitoksesta rakennusinsinööriksi v.1985"

PERHE: "Perheeseen kuuluu vaimo Jaana ja kääpiöpinseri koira Roosa. Lapset Heikki 24 v. ja Marjaana 21 v. ovat jo muuttaneet kotoa pois."

HARRASTUKSET: "Talvella Jaanan kanssa pyritään käymään hiihtelemässä perinteistä ja kesäisin vapaa-aikana auto pyritään vaihtamaan polkupyörään."

MILLÄ MIELELLÄ OULUN SATAMAAN: "Todella hyvällä mielellä kohti uusia haasteita. Työpaikkailmoitusta lukiessani totesin Jaanalle, että tässä on Riston paikka. Vielä kun hakuprosessi päättyi minun valintaan niin eihän tässä voi olla kuin tyytyväinen."

MITÄ TEIT ENNEN OULUN SATAMAAN TULOJA: "Vuonna -85 oli sellainen pikku lama Suomessa. Töitä rakennuspuolella ei ollut täällä Oulussa, joten vauhtia piti lähteä hakemaan Helsingistä. Ensimmäinen työnantaja oli rakennesuunnittelutoimisto Konsulttikolmio Oy Oulunkylässä. Vuonna -86 syksyllä tilanne Oulussakin oli hieman muuttunut ja siirryin Pöysälä & Sandberg Oyn palvelukseen Ouluun.

Työuralle on sattunut hyvin toisistaan erottuvia projekteja ja työtilaisuuksia. Mm. molemmissa Oulun paperitehtaiden rakennuttajaorganisaatioissa työskentely ja Rauman sellutehtaan rakennuttajaorganisaatioissa voimalohkon valvontatyöt. 2000 -luvun vaihteessa YIT-Rakennus Oy:n aikana tutustuin asuntorakentamiseen. Viimeisin työnantajani oli Kempeleläinen rakennusliike LPL-Rakennus Oy, jossa toimin työpäällikkönä, vastaavana mestarina tai laskijana riippuen ajasta tai projektista."

MITEN UUSI TYÖSI EROAA ENTISESTÄ TYÖSTÄ: "Nyt on vakituinen työpiste ja työmatkakin eli ei tarvise maanantaiaamuna lähteä viikoksi reissuun. Työ ei varsinaisesti hirveästi eroa aikaisemmista, sillä yhteistyökumppanit rakentamisen ja kunnossapidon osalta ovat pitkälti samoja kuin aikaisemminkin, joskin uusia tuttavuuksia tulee viikoittain."

MITÄ ODOTAT OULUN SATAMALTA TYÖPAIKKANA: "Liekö isältä perittyä, mutta olen ollut kiinnostunut kaikesta uudesta. Olen jo huomannut, että tässä työssä pääsee toteuttamaan itseään, kunhan on ensin kunnolla asettunut taloksi. Odotusarvona on tietysti pitkäaikainen työsuhte ja oman käden jäljen jättäminen Sataman lokikirjaan."

MITÄ OLET OPPINUT ENSIMMÄISINÄ VIIKKOINA SATAMASTA: "Vastaanotto on ollut todella myönteinen ja kannustava. Kaikkia asioitahan ei voi heti tietää, varsinkaan tietohallinnon puolelta. Mutta kun on itse valmis oppimaan ja ottamaan selvää asioista, niin asiat selviävät pikku hiljaa. Työkaverit ovat olleet siinä hyvänä apuna ja suuri kiitos Mari Piiralle, joka opasti minut todella ihailtavalla ja kiitettävällä tavalla työn alkuun."

Aaro Huttunen aloitti yt-matruusina Jm Tuurassa

OULUN SATAMAAN SAATIIN LISÄMIEHITYSTÄ, kun vahtikonemestari Aaro Huttunen aloitti työnsä vakinaisena yt-matruusina satamajäänmurtaja Tuuralla joulukuun puolessa välissä. Huttusella on myös vahtikonemestarin pätevyyskirja, joten hän voi toimia erivapauspääöksellä konepäällikön sijaisena. Hän on työskennellyt merillä vuodesta 2000 kauppalaivoissa mm. konemiehenä, vahtimiehenä, korjausmiehenä ja konemestarina. Merillä ollessaan hänelle on tullut tutuksi niin lähi- kuin kaukoliikennealueetkin.





ORITKARIN SATAMASSA, POHJOISLAITURILLA OTETAAN MAALIS-kuussa käyttöön maasähköpiste. Laivasähkölle on rakennettu oma sähkösyöttökaappi. Laivoille rakennettiin jo aiemmin maasähkön syöttöpiste laituriportin alapuolelle, jotta laiturille jäisi mahdollisimman paljon lastaus- ja purkutilaa. Käytännössä tämä malli osoittautui aluksille ongelmalliseksi paksun laivakaapelin käsiteltävyyden vuoksi. Oulun Satama rakennutti maasähkön syötölle uuden sähkökaapin laituriportin päälle, helpottaakseen laivojen kytkemistä sähköverkkoon. Pohjoislaiturilla maasähköpisteen pääasialliset käyttäjät ovat Rederi AB Transatlanticin kolme Stora Enson tuotteita kuljettavaa laivaa, jotka vierailivat Oritkarissa viikoittain.

Maasähkön syötön käytöstä satamissa ja sen käytön yleisty- misestä on keskusteltu, varsinkin kun halutaan vähentää laivalii- kenteen ympäristövaikutuksia. Kansainvälinen laivojen päästöjä sääntelevä järjestö MarPol sekä Euroopan Unioni haluavat tiu- kentaa säädöksiä siten, että laivaliikenteessä käytettäisiin vain erittäin vähärikkistä polttoainetta. Isot laivat joutuvat satama- sa ollessaan käyttämään moottoreitaan laivan sähkölaitteiden ja valaistuksen ylläpitämiseksi, ja tuottamaan sen omilla gene- raattoreillaan. Maasähkön syötön avulla laivat voivat sammuttaa moottorinsa ja saada sähköverkosta suoraan tarvitsemansa säh- kön. Sen lisäksi, että verkosta saatavan sähkön hinta on kilpai- lukykyinen verrattuna vähärikkiseen polttoaineeseen, saadaan vähennettyä laivojen ympäristövaikutuksia satama-alueella.

Sähkösyöttöpisteen muutos on otettu vastaan erittäin positiivisesti. Maasähkön syöttöpisteellä Oulun Satama edes- auttaa laivojen päästöjen ja melun vähenemistä myös Oritka- rissa. Maasähköpiste toimii nyt ympäri vuorokauden pohjoisen karuissakin olosuhteissa. Maasähkön syöttöjärjestelmien yleis- tyessä ympäri maailmaa on Oulun Satama varautunut uusien maasähkösäätimien rakentamiseen laituriportteilleen myös lähitu- levaisuudessa.

Maasähköä Oritkarista





Laiva Toivo Oulu.

Oulun Satama

Oulun satama 700 vuotta

OULUJOKISUU OLI VILKAS KAUPPAPAikka JA alueella toimi satama jo 1300-luvulla. Pohjanmaan tärkein kauppapaikka Oulu sai kaupunkioikeudet vuonna 1605. Tämä toteutui kun Ruotsin kuningas Kaarle IX antoi 8.4.1605 käskynhaltijalleen ja Oulun linnan päällikölle Isak Bhemille määräyksen ”perustaa kaupunki mannermaalle vastapäätä linnaa”.

Tervaporvareiden kaupunki

Kesä oli ollut tavallista sateisempi ja syystulvat olivat voimakkaita. 26.11.1724 voimakas tulvavesi raivasi itselleen uuden kulkureitin. Pienestä yhden jalan Toppilan ojasta syntyi 5 - 7 jalan syvyinen salmi. Joen tukkeuman purkautuminen oli sysäys Toppilan sataman syntymiselle. Toppilan sataman lisäksi Oulussa olivat ennestään Hahtiperä ja Koskenniskan venesatama.

Oulusta tuli ulkomaankauppaoikeuksien tapuli kaupunki vuonna 1765. Tästä alkoi uusi aika kaupungille ja satamalle: Oulun terva tuli Tukholman sijaan tarkastettavaksi Ouluun, ja Tervahovi perustettiin Toppilan salmen pohjoisrannalle vuonna 1777.

Uuden vuosisadan alussa 1801 Oulun kauppaseura perusti sataman syventämistä varten mutauskassan, johon kerättiin varoja vienti- ja tuontimaksuista. Rannat paalutettiin vyörymisen estämiseksi ja väylä syvennettiin 10 jalkaan. Englantilaiset polttivat paalutukset, laiturit ja suuren osan makasiineista vuonna 1854, mutta tervan vientiä maailmalle se ei lopettanut. Vuonna 1863 Ouluun perustettiin merikoulu ja se toimi aina vuoteen 1910 saakka.

Laivat puuta, miehet rautaa

1800-luku oli purjelaivakauden kultakautta. Vuonna 1871 Toppilan veistämöllä valmistui suurin Oulussa koskaan valmistettupurjelaiva, J.W. Snellman G:son varustamon kolmimastoinen fregatti Toivo. Kuuluisaksi Toivo-laivan teki siitä tehty Oulun tunnetuin merimieslaulu, Toivon laulu. Fregatti Toivosta on pienoismalli ja se on tällä hetkellä sijoitettuna Oulun satamataloon. (kuva vasemmalla)

Tervakauppa hiipui vasta 1900-luvun vaihteessa. Toppilan satama siirtyi kaupungin omistukseen vuonna 1910. Satama syvennettiin 21 jalkaan ja sinne rakennettiin kivi-

un historiaa – tervasta secu-kontteihin

laitureita, rautateitä sekä satamavarastoja.

Satama laajenee

Nuottasaaren satama valmistui vuonna 1953 silloisen Oulu Oy:n selluloosan vientiä ja suolan tuontia varten. Samana vuonna valmistunut Malmisatama palvelee nykyisin Kemikaalilaiturina.

Vihreäsaaren öljysatama valmistui vuonna 1963. Ennen Toppilan lämpövoimalan valmistumista sinne tuotiin yli miljoona tonnia öljyä vuosittain. Nykyisin nestemäisiä polttoaineita tulee Ouluun noin 600.000 tonnia vuodessa. Sataman syväys on 10 metriä. Se mahdollistaa mm. suurten öljylaivojen tulon täydessä lastissa Ouluun.

Ympärivuotinen liikenne 1970 –luvulta lähtien

Oritkarin syväsatama valmistui vuonna 1970. Laivakoko oli kasvanut, ympärivuotinen liikenne varmistunut ja paperin vienti alkanut, joten tarvittiin syvempiä vientilaitureita. Ympärivuotista liikennettä varten Oulun kaupunki hankki oman, vahvan satamajäänmurtajan. Satamajäänmurtaja –hinaaja Tuuran pienoismalli on sijoitettuna Oulun satamataloon ja alkuperäisen, toiminnassa olevan jm Tuuran asemapaikka on Oritkarin satamassa.

Vuonna 1980 Vihreäsaaren satamalueta laajennettiin ja sinne valmistui 150 m pitkä ja 10 metrin kulkusyvyinen bulk-laituri.

Vuonna 1984 Oritkarin satamaan valmistuneen sivu-peräporttilaiturin ja vieressä sijaitsevan 10.000 m²:n terminaalivaraston ansiosta Oulun Sataman paperinlastausteho muodostui erinomaiseksi.

Oritkarin satamaa on kehitetty viime vuosina voimakkaasti, esimerkkinä noin hehtaarin vuosivauhdilla rakennetut konttikenttäalueet, päälaiturin pidentäminen, tulevan Länsilaiturin alueen suunnittelu ja uusien läjitysalueiden täyttö ja käyttöönotto, 50 tonnin konttinostureiden hankinta sekä NETTS –suuryksikköliikenteen vaatiman infran rakentaminen Pohjoislaiturille.

Liikennemäärällisesti ennätysvuodesta 1994 (joka oli muuten Oulun Sataman ensimmäinen vuosi kunnallisena liikelaitoksena vanhan lainsäädännön mukaisesti), ennätysvuoteen 2008, Oulun Sataman tehokkuus ja liikennemäärät ovat kasvaneet huomasti. Vuoden 1994 liikennemäärä Oulussa oli 1,77 milj. tonnia ja vuonna 2008 liki 3,5 milj. tonnia. Sataman tehokkuus mittarilla ” tonnia / henkilö ” on kasvanut vuoden 1994 61.000 tonnista vuoden 2008 128.000 tonniin eli kasvua on ollut 95%. Vuonna 2009 Oulun Sataman kautta kulki tavaraa noin 3,120 miljoonaa tonnia ja alusmäärä oli 478.



Toppilan satama, rahtia siirretään junavaunuihin vuonna 1953. Pohjois-Pohjanmaan museo, Uuno Laukan kokoelma.



Toppilan satama-alue ratapihoineen ja myllyineen vuonna 1962. Pohjois-Pohjanmaan museo, Uuno Laukan kokoelma.

Lisätietoja Oulusta ja oululaisista <http://www.ouka.fi/video/>



Oulun satamajohtaja Kari Himanen ja Satamaliiton toimitusjohtaja Markku Mylly.

Satamaliiton toimitusjohtaja Markku Mylly Oulussa

SATAMALIITON TOIMITUSJOHTAJANA HELMIKUUN ALUSSA aloittanut Markku Mylly vieraili helmikuun viimeisellä viikolla Oulun Satamassa. Vierailun aikana toimitusjohtaja Mylly tutustui mm. sataman ja operaattorin toimintaan.

Suomen Satamaliiton hallitus valitsi merikapteeni Markku Myllyn (58) toimitusjohtajaksi tammikuussa. Mylly on toiminut Merenkululaitoksen palveluksessa vuodesta 1987, viimeksi Merenkululaitoksen pääjohtajana 2004 – 2009. Ennen valintaansa Satamaliiton toimitusjohtajaksi, Mylly oli vuoden alussa toimintansa aloittaneen Liikenneviraston meriosaston ylläjohtajana. Satamaliiton toimitusjohtajan tehtävässä Mylly seuraa VTM Timo Jaatista, joka siirtyi Metsäteollisuus ry:n toimitusjohtajaksi.

Ouluun houkutellaan suuria risteilyaluksia

OULU ON TÄMÄN VUODEN ALUSTA MUKANA MARKKINOINTIVERKOSTOSSA, jonka tavoitteena on saada noin 1000 matkustajan risteilyaluksia Pohjanlahden ja Perämeren alueelle. Muut verkostossa mukana olevat kaupungit ovat Ruotsista Hudiksvall, Sundsvall, Uumaja ja Luulaja. Suomesta mukana ovat Oulun lisäksi Rauma ja Pori. Markkinointi kohdistetaan varustamoihin ja käytännössä sitä hoitaa risteilyalan ammattilaisyritys Maarianhaminasta.

Itämeri kasvattaa suosiotaan maailman risteilymarkkinoilla. Pohjoinen Eurooppa kiinnostaa erityisesti amerikkalaisia, englantilaisia ja saksalaisia risteilymatkustajia. Suurimpia vetovoimatekijöitä ovat vierailukaupunkien ja niiden lähialueiden monipuolinen kulttuuri- ja luontotarjonta sekä mahdollisuus käydä useammassa maassa yhdellä matkalla.

Oulun Satamassa on valmiudet vastaanottaa suuriakin aluksia. Erityisesti pohjoisen valoisaat kesäyöt, luontokohteet ja Napapiirin läheisyys kiinnostavat uutta tarjontaa etsiviä kansainvälisiä varustamoita. Tavoitteena on saada Ouluun 5-7 risteilylaivaa vuodessa. Edellinen risteilyaluksen vierailu Oulussa oli risteilyalus Maxim Gorkiyn visiitti vuonna 1988.

Itämerellä vieraillee yli 500.000 risteilymatkustajaa vuosittain. Määrä on kasvanut 10 %:n vuosivauhtia.

<http://www.bothniacruiseports.com/>



BOTHNIA CRUISE PORTS
WWW.BOTHNIACRUISEPORTS.COM

Vihreäsaaren asemakaava



Asemakaavan muutosalue



Alue jolle hankeella saattaa olla vaikutuksia

OULUN SATAMAN BULK- JA ÖLJYLIKENNE ON keskittynyt Vihreäsaaren satamaan. Vihreäsaaren öljylaiturin kautta tuodaan vuosittain noin puoli miljoonaa tonnia nestemäisiä polttoaineita lähinnä Oulun läänin tarpeisiin. Öljysatama toimii myös muurahaishapon vientisatamana. Bulkilaiturin kautta kuljetetaan mm. viljaa, kevytsoraa, sementtiä, sahaamatonta puutavaraa ja kuonaa. Vihreäsaaren satamassa kävi 91 alusta ja liikennemäärä oli 663 480 tonnia vuonna 2009.

Elokuussa 2008 polkaistiin käyntiin Vihreäsaaren sataman asemakaavan suunnittelutyö. Teknisessä keskuksessa vireille tulleen Vihreäsaaren sataman asemakaavan muutoksen ja asemakaavan osallistumis- ja

arviointisuunnitelma olivat julkisesti nähtävillä joulutammikuussa. Asemakaavan suunnittelu ja laadinta on aloitettu Oulun Sataman yleissuunnitelman 2005 mukaisesti. Yleissuunnitelmassa 2005 Vihreäsaaren on varattu alue kaukolämpölaitosta varten. Kaukolämpölaitoksen sijoittaminen Vihreäsaaren on luonnollinen ratkaisu sellaisessa tilanteessa, jossa joudutaan turvautumaan tuontipolttoaineen käyttöön laitoksessa. Sen viereen voidaan kohtuukustannuksin rakentaa tuontivarten laituri.

Toppilan satamassa sijaitsevan sementtiterminalin uudeksi paikaksi on kaavailtu Vihreäsaaren bulkilaiturin välitöntä läheisyyttä. Myös niin sanotun kuivan bulk-tavaran lii-

kenteen odotetaan kasvavan jonkin verran. Bulkilaiturin välittömään läheisyyteen voidaan osoittaa sijoituspaikka sementtiterminalille. Vastaavaa paikkaa ei tällä hetkellä löydy muista Oulun satamista. Lisäksi on käyty neuvotteluja Vihreäsaaren sijoitettavasta, sataman palveluja käyttävästä tuotantolaitoksesta.

Kaavoitustyön aikana arvioidaan hankkeen vaikutuksia ympäristöön, liikenteen toimivuuteen, turvallisuuteen ja kaupunkikuvaan. Asemakaava pyritään saamaan voimaan vuoden 2010 aikana.

Lisätietoja suunnittelun etenemisestä:
www.ouka.fi/tekninen/suunnitelmat



Vihreäsaaren asemakaavoitusalueetta. Juttu aiheesta edellisellä sivulla.

VAK-tarkastus Oulun Satamassa

OULUN SATAMASSA SUORITETTIIN HELMIKUUN lopulla vuoden ensimmäinen vaarallisten aineiden säilytykseen satama-alueella liittyvä tarkastus. VAK -tarkastukset perustuvat kansainväliseen lainsäädäntöön ja vastaavia tarkastuksia tehdään neljä kertaa vuodessa niissä satamissa, joiden VAK –aineiden kauttakulku on riittävän suuri. Tällä kertaa tarkastukseen osallistui edustajia Pohjois-Suomen aluehallintoviraston (AVI) työsuojelun vastuualueelta, Oulun tullista, satamaoperaattori Herman Andersson Oy:stä ja liikenteen turvallisuusvirasto TraFista. Tehdyn tarkastuksen aikana käytiin läpi pistokokeena muutamia kontteja ja puoliperävaunuja. Kuljetusyksiköiden merkinnät olivat kunnossa. Seuraava VAK –tarkastus pidetään touko-kuussa.

Työsuojelukierros satama-alueella

OULUN SATAMASSA SUORITETAAN KAKSI kertaa vuodessa työsuojelukierros, jossa mukana ovat sataman työsuojelupäällikkö, työyhteisövaltuutettu sekä työsuojeluvaltuutettu. Helmikuussa suoritettulla kierroksella mukana olivat liikennepäällikkö Kuisma Ekman (tsp), satamavalvoja Juhani Järvinen (tyv) ja työntekijöiden työsuojeluvaltuutet-

tu Seppo Karjalainen. Työsuojelukierrokset suoritetaan kesä- ja talvikautena, jotta erilaisissa sääolosuhteissa mahdollisesti esiintyvät epäkohdat tulisivat huomioitua. Nyt suoritettulla satamakierroksella havaintokohteissa asiat olivat kunnossa. Huomiota kiinnitettiin työskentelyyn, ergonomiaan, kone- ja laiteturvallisuuteen, liikkumisturvallisuuteen, yleiseen järjestykseen, työhygieniaan (mm. melu, valaistus, siisteys) sekä turvavarusteisiin ja –laitteisiin.

Henkilöstötoimikunta, työsuojeluhenkilöt ja johtoryhmä 2010 – 2013

OULUN SATAMAN HENKILÖSTÖTOIMIKUNTA, työsuojeluhenkilöt ja johtoryhmä aloittivat uuden toimikautensa 2010 – 2013. Henkilöstötoimikunta toimii työsuojelun valvontalain tarkoittamana työsuojelutoimikuntana. Henkilöstötoimikunnassa ovat edustettuina työnantaja, toimihenkilöt ja työntekijät. Sataman henkilöstötoimikuntaan kuuluvat työnantajan edustajat: Kari Himanen, Päivi Vähänikkilä-Kuronen ja Kuisma Ekman; henkilöstön edustajat: Kirsti Matila, Seppo Karjalainen ja Arto Pietilä; asiantuntijajäsenenä työterveyslääkäri Birgitta Hiltunen. Sihteerinä toimii Sointu Sandgrén.

Oulun Satama liikelaitoksen työsuojelupäällikkönä toimii liikennepäällikkö Kuisma Ekman, toimihenkilöiden työsuojeluvaltuutettuna Kirsti Matila ja työntekijöiden työsuojeluvaltuutettuna Seppo Karjalainen ja sataman työyhteisövaltuutettuna Juhani Järvinen.

Sataman johtoryhmään kaudella 2010 – 2013 kuuluvat satamajohtaja Kari Himanen, liikennepäällikkö Kuisma Ekman, kunnossapitotyöntekijä Jukka Holm, vastaava satamavalvoja Markku Lauriala, rakennuspäällikkö Risto Niva, hallintopäällikkö Päivi Vähänikkilä-Kuronen ja työyhteisövaltuutettuna satamavalvoja Juhani Järvinen.

Alihankkijoille turvallisuus-koulutusta

OULUN SATAMA ON JÄRJESTÄNYT JO USEAN vuoden ajan alihankkijoilleen turvallisuus-koulutusta. Koulutuksen järjestäminen ja siihen osallistuminen ilmoitetaan jo tarjouspyynnössä, jolloin koulutus on alihankkijoilla tiedossa jo ennen sopimuksen syntymä. Vuoden ensimmäinen turvakoulutus pidettiin Satamatalon neuvotteluhuoneessa. Koulutukseen osallistui viisitoista henkilöä mm. Oulun Energialta ja Lujapalvelut Oy:stä.