



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
29/2023

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024–2031

Liite 3: Vesiväylähankkeet



Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024–2031

Liite 3: Vesiväylähankkeet

Väyläviraston julkaisuja 29/2023

Kannen kuva: Väyläviraston kuvakokoelma

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-066-1

Tämän dokumentin sisältö ei ole kaikilta osin saavutettava.

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

Esipuhe

Tämä liiteraportti liittyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2024–2031. Raportissa on esitetty investointiohjelman vesiväylähankkeiden vaikutukset sekä investointiohjelmaan sisältyvien vesiväylähankkeiden ja investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden vesiväylähankkeiden kuvaukset.

Helsingissä huhtikuussa 2023

Väylävirasto

Sisältö





1	INVESTOINTIOHJELMAN VESIVÄYLÄHANKKEIDEN VAIKUTUKSET	5
1.1	Vaikutukset saavutettavuuteen	5
1.2	Vaikutukset kestävyYTEEN	6
1.3	Vaikutukset tehokkuuteen	6
1.4	Vaikutukset ilmastonmuutokseen	6
1.5	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	7

LIITTEET

Liite 3a	Investointiohjelman 2024-2031 vesiväylähankkeet
Liite 3b	Investointiohjelman 2024-2031 ulkopuolelle jääneet vesiväylähankkeet

1 Investointiohjelman vesiväylähankkeiden vaikutukset

Vesiväylän kulkusyvyys vaikuttaa siihen, miten suurilla aluksilla Suomen satamiin voidaan liikennöidä. Tällä taas on vaikutusta kuljetusten tehokkuuteen ja sitä kautta muun muassa kuljetusten päästöihin (kuva 1).

Syväys 10 m		Syväys 12 m	
			
Pituus	165 m	Pituus	198 m
Leveys	25,2 m	Leveys	30,0 m
DWT	26 403	DWT	49 226
			
Lastinottokyky	24 555 t	Lastinottokyky	45 780 t
Aluskustannus/ajovrk yhteensä	22 577 €	Aluskustannus/ajovrk yhteensä	28 879 €
Aluskustannus/tonnikm	0,13 c	Aluskustannus /tonnikm	0,09 c

Kuva 1. Miksi vesiväylän kulkusyvyydellä on merkitystä?

1.1 Vaikutukset saavutettavuuteen

Vesiväylähankkeiden keskeiset vaikutukset kohdistuvat Suomen ulkomaankaupan kuljetuksiin, joiden palvelutasoa ja kustannustehokkuutta hankekokonaisuus parantaa. Hankekokonaisuudella parannetaan ja varmistetaan Suomen satamien saavutettavuutta **kansainvälisissä merikuljetuksissa** sekä turvataan häiriöttömät ulkomaankaupan merikuljetukset.

Investointiohjelman vesiväylähankkeet parantavat **alueiden kansainvälistä saavutettavuutta, kuljetusten palvelutasoa ja käyttäjähyötyjä**. Tämä riippuu kuitenkin suuresti satamiin suuntautuvien rata- ja tieyhteyksien toimivuudesta. Hankekokonaisuus parantaa lisäksi Saimaan alueen yhteyksiä muun Suomen rannikolle.

Investointiohjelman vaikutukset **aluerakenteeseen ja alueiden kehitysedellytyksiin** syntyvät ensisijaisesti saavutettavuuden muutosten kautta. Vesiväyliä hankekokonaisuus alentaa kuljetuskustannuksia sekä tukee elinkeinoelämän **toimintaedellytyksiä** ja sitä kautta työllisyyttä maan eri alueilla, parantaen siten taloudellisen kasvun edellytyksiä.

1.2 Vaikutukset kestävyteen

Vesiväylähankkeilla on sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia luonnonvarojen käyttöön ja materiaalitehokkuuteen sekä vesiin ja maaperään kohdistuviin riskeihin.

Ruopattavia massoja joudutaan usein läjittämään. Ruopattavien massojen mahdollinen hyötykäyttö kuitenkin vähentää neitseellisten massojen tarvetta esimerkiksi satamakenttien rakentamisessa.

Investointiohjelman vesiväylien hankekokonaisuus parantaa ja varmistaa osaltaan alusliikenteen turvallisuutta, mikä pienentää alusonnettomuuksien riskiä ja sitä kautta myös riskiä erilaisista ympäristövahingoista. Hankkeiden toteutuksen aikana aiheutuu työnaikaisia ympäristöhaittoja, jotka ovat tilapäisiä ja ympäristön tila palautuu pääosin nopeasti ennalleen töiden päättymisen jälkeen, joskin pohjatopografian muutokset ovat luonteeltaan pysyviä.

Ympäristövaikutukset ovat kokonaisuudessaan arvioituna työn toteutusaikana negatiivisia, mutta pitkällä aikavälillä positiivisia.

Valmius ja varautuminen

Vesiväylien ja meriliikenteen toimivuus ovat keskeisiä tekijöitä Suomen huoltovarmuudelle. Investointiohjelman vesiväylien hankekokonaisuus parantaa huoltovarmuutta ja erityisesti Inkoon meriväylän parantaminen kohdistuu suoraan huoltovarmuuteen. Hankkeiden avulla parannetaan vesiväylien ja meriliikenteen varautumista ja valmiutta sopeutua ja varmistaa merikuljetusyhteyksien toimivuus mahdollisissa nopeissa kuljetusvirtojen muutoksissa kansainvälisen tilanteen muutosten myötä.

1.3 Vaikutukset tehokkuuteen

Vesiväylien hankekokonaisuus tukee suomalaisen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, ja tuottaa sitä kautta pitkällä aikavälillä tuloja kansantalouteen. Lyhyellä aikavälillä valtiontalouteen aiheutuu menoja, jotka kompensoituvat pidemmällä aikavälillä elinkeinoelämän toimintaedellytysten tuottamilla tuloilla.

Hankekokonaisuus kohdistuu kokonaisuudessaan olemassa olevalle vesiväyläverkolle ja tehostaa sen käytettävyyttä, siten parantaen yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

1.4 Vaikutukset ilmastonmuutokseen

Vesiväylien hankekokonaisuus tehostaa merikuljetuksia mahdollistamalla suurempien alusten käytön. Näin voidaan kuljettaa suurempia lastimääriä ja vähentää siten kuljetettua tonnia kohti aiheutuvia hiilidioksidi- ja muita päästöjä, mikä tukee Suomen päästövähennystavoitteita. Myös pienten parantamishankkeiden kokonaisuuteen kuuluvalla älykkäiden turvalaitteiden lisäämisellä tehostetaan aluskuljetuksia.

1.5 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Vesiväylien hankekokonaisuus parantaa ja varmistaa alusliikenteen ja merenkulun turvallisuutta. Myös pienten parantamishankkeiden kokonaisuuteen kuuluva turvalaitteiden kaukohallinta ja älykkäiden turvalaitteiden lisääminen parantavat olennaisesti alusliikenteen turvallisuutta.

Investointiohjelman 2024–2031 vesiväylähankkeet

Investointiohjelman vesiväylähankkeiden kuvaukset

- V1 Insoon meriväylän parantaminen (hankekoru 1A)
- V2-V6 Väylien pienten kehittämishankkeiden hankekokonaisuus (1A)
- V7 Loviisan väylän syventäminen (1B)
- V8 Raahen väylän syventäminen (1B)
- V9 Vaasan väylän syventäminen (1B)

V1 Inכון meriväylän parantaminen (hankekorin 1A)Tiedot päivitetty
23.3.2023**Inכון meriväylän parantaminen LNG-kuljetusten toimintavarmuuden varmistamiseksi.**LNG-Termiinaaliuus Exemplar.
Kuva: Exceleerate Energy, inc.**NYKYTILA**

Suomen ja Viron valtiot ovat vuokranneet maakaasun saatavuuden turvaamiseksi 10 vuodeksi neseitytetyn maakaasun termiinaaliuksen (FSRU), joka sijoitetaan Inכון satamaan ja saapuu sinne joulukuussa 2022. Sen täyttökuljetuksen tapahtuvat vastaavan kokoluokan aluksilla 1–4 krt/kk, ja niiden toimivuuden turvaaminen on keskeistä maakaasun huoltovarmuuden turvaamisessa.

Inכון meriväylän parantaminen on keskeinen vesiväylähanke, jolla turvataan maakaasun huoltovarmuuden kannalta keskeisen Inכון termiinaaliuksen mahdollisimman häiriöttömät ja turvalliset täyttökuljetukset. Ensi vaiheessa näiden kuljetusten toteuttamiseksi on tehty väylän merkinnän parantamisia, jotka on voitu toteuttaa nopeasti ilman vesilain mukaista lupaa. Näillä toimenpiteillä väylän toimivuus on saatu välttävälle tasolle, mutta täyttökuljetusten toimivuutta rajoittaa merkittävät turvallisuussyistä asetetut olosuhderajoitukset. Nämä rajoitukset voivat aiheuttaa huomattavia viivästyksiä tai häiriöitä täyttökuljetuksille, mikä heikentää termiinaaliuksen toimintavarmuutta. Tämän takia väylällä tulee tehdä laajempia parannustöitä, joiden toteutus tullaan jatkossa priorisoimaan yhdeksi investointiohjelman tärkeimmistä vesiväylähankkeista.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke käsittää Inכון meriväylän ja sataman parantamisen turvaamaan LNG-kuljetusten sujuvuus toimivuus ja turvallisuus alkuvaiheen tilannetta paremmin. Hankkeen tavoitteena on osaltaan varmistaa maakaasun saatavuus Suomessa.

AIKATAULU

LNG-kuljetusten sujuvuuden varmistaminen edellyttää väylä laajempia parannustöitä, joiden suunnittelu tehdään 2022–2023 kuljetusten käynnistyttyä, jotta niistä saadut kokemukset voidaan hyödyntää suunnittelussa. Hankkeen toteutus voi tapahtua aikaisintaan 2024, mutta hanke on huoltovarmuussyistä priorisoitu yhdeksi tärkeimmäksi vesiväylähankkeeksi ohjelmakaudella.

KUSTANNUKSET

Tällä hetkellä tarvittavista parantamistoimenpiteistä ei ole tehty yksityiskohtaisia suunnitelmia, vaan ne laaditaan talven 2022–2023 aikana liikenteen käynnistyttyä, jotta siitä saadut kokemukset voidaan hyödyntää suunnittelussa. Tämän takia parantamishankkeesta ei vielä ole käytettävissä riittävän luotettavaa kustannusarviota, vaan tämä kustannusarvio saadaan vasta suunnitelmien valmistuttua. Siten tässä ohjelmassa ei esitetä Inכון meriväylän parantamisen kustannusarviota, vaan se otetaan jatkokäsittelyyn suunnitelmien valmistuttua. Inכון satama on nousemassa TEN-T-verkolle ja aseuksen voimaantumisen jälkeen hankkeelle on mahdollista hakea CEF-tukea.

VAIKUTUKSET

Hanke turvaa maakaasun saatavuuden ja huoltovarmuuden varmistamalla Inכון LNG-termiinaalin häiriöttömät ja sujuvat LNG-kuljetukset.

**V2-V6 Väylien pienten kehittämishankkeiden
hankekokonaisuus (hankekor 1A)**Tiedot päivitetty
23.3.2023

Hankekokonaisuuteen on koottu useita pieniä väylänparannushankkeita.

**NYKYTILA**

Oulun väylä: Oulun väylien kapeimpien osien leventäminen liittyy uuden polven ro-ro-alusten käyttöönottoon Perämeren liikenteessä. Wallenius-SOL on tuomassa tänä vuonna Perämeren liikenteeseen uuden polven ro-ro-alukset, joiden leveys on 35,2 m. Oulun väylän sisäosan navigoitavuus on osoittautunut näille aluksille tehdyissä simulaattoritutkimuksissa vaikeaksi. Alusten sujuva liikennöinti edellyttää väylän leventämistä häiriöttömien kuljetusten varmistamiseksi. Mahdollisessa onnettomuustilanteessa nämä alukset todennäköisesti aiheuttaisivat koko satamaliikenteen seisahtumisen väylän mennessä tukkoon sataman läheisessä kapeikossa.

Eckerön väylä: syventäminen liittyy Eckeröline Oy:n suunnittelemaan uuteen alushankintaan, joka edellyttää väylän syventämistä. Hankkeesta on laadittu yleissuunnitelma, jonka mukaan hankkeen hyöty-kustannussuhdehaarukka on 1,1–1,4. Aluksen turvallinen ja sujuva operointi Eckerön sataman läheisyydessä edellyttää väylänparantamista.

Färjsundin väylä: syventäminen liittyy alueen teollisuuden kuljetustarpeisiin, joita nykyinen väylä ei enää täysin täytä. Väylän syventäminen parantaisi alueen teollisuuden kuljetustaloutta ja sitä kautta teollisuuden toimintaedellytyksiä.

Koverharin väylän syventäminen on osa Hangon sataman laajennusprojektia Koverharin sataman alueella. Sataman laajentaminen nykyisellä Hankoniemen päässä olevalla alueella ei ole mahdollista, ja siksi satama on suuntaamassa laajentumista Koverharin satama-alueelle. Hankkeella parannetaan sataman kautta kulkevien bulk-kuljetusten kuljetustaloutta, ja mahdollistetaan sataman jatkokehittäminen Hangon satama Oy:n suunnitelmien mukaisesti.

Saimaan väylien parannustarpeet ovat muuttuneet merkittävästi aikaisemmasta Saimaan kanavan laajennusprojektista luopumisen ja käytännössä pysähtyneen kanavaliikenteen myötä. Saimaan liikenne on tällä hetkellä pääosin raakapuukuljetuksia, joiden toimintaedellytysten turvaaminen ja parantaminen on keskeistä puunjalostusteollisuuden raakapuun varmistamisessa alueella. Hanke sisältää lukuisia yksittäisiä pieniä parantamiskohteita raakapuukuljetuksiin käytetyillä väylillä.

Strategisessa tilannekuvassa hanke liittyy tunnistettuun väylien parantamis- ja kehittämistarpeisiin rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia. Hankekorin varmistaa muuttuvien elinkeinoelämän ja alusliikenteen tarpeisiin pienien, kustannustehokkaiden parantamishankkeiden toteutuksella.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankekokonaisuus käsittää seuraavat 7 väylien parantamishanketta:

- Oulun väylän sisimmän osan leventäminen (V2)
- Eckerön väylän syventäminen 5,0 m:stä 7,0 m kulkusyvyyyteen (V3)
- Färjsundin väylän syventäminen 5,2 m:stä 6,0 m kulkusyvyyyteen (V4)
- Koverharin väylän syventäminen 12,0 m:stä 14,0 m kulkusyvyyyteen (V5)
- Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen (V6).

AIKATAULU

Osa hankkeista on vesilupavaiheessa, osassa on käynnissä yleissuunnitteluvaihe, ja osasta on tehty vasta esisuunnitelma. Hankekokonaisuus on mahdollista toteuttaa vuosina 2023–2025.

KUSTANNUKSET

Hankekokonaisuuden kustannukset yhteensä ovat noin 9,8 milj. euroa (MAKU2015=100; 140). Kokonaisuuteen sisältyvien parantamishankkeiden kustannukset ovat:

- Oulun väylän sisimmän osan leventäminen, noin 2,2 M€
- Eckerön väylän syventäminen, noin 2,2 M€
- Färjsundin väylän syventäminen, noin 1,2 M€
- Koverharin väylän syventäminen, noin 2,2 M€
- Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen, noin 2,0 M€

Hankekokonaisuudesta TEN-verkolle sijoittuu Saimaan syväväylät ja kattavan verkon satamat Oulu, Eckerö, Färjsund ja Koverhar. Väylien pienten kehittämishankkeiden hankekokonaisuus (9,8 M€) sisältää useita hankkeita, jotka ovat yksittäin kustannuksiltaan liian alhaisia CEF-hakuun. Hankkeiden osalta tulee arvioida mahdollisuudet yhdistää hankkeita samaan hakemukseen, jos niiden kansallinen rahoitus varmistuu.

TEN-T-verkon ulkopuolisille satamille ei tällä tietoa voi hakea tukea.

VAIKUTUKSET

Hankekokonaisuus varmistaa alusliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä parantaa kuljetusten kuljetustehokkuutta hankekokonaisuuksiin kuluissa satamissa. Se myös varmistaa ja parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä näiden satamien vaikutusalueella sekä vähentää riskiä merikuljetusten merkittävistä toimintahäiriöistä, jotka voisivat aiheuttaa merkittäviä tuotantohäiriöitä teollisuudelle.

Hankekokonaisuuden vaikutukset saavutettavuuteen, kestävyYTEEN ja tehokkuuteen ovat samat kuin muidenkin investointiohjelman sisältyvien hankkeiden vaikutukset, ja ne on kuvattu investointiohjelman vesiväylähankkeiden vaikutusten kuvauksen yhteydessä.

V7 Loviisan väylän syventäminen (hankekorin 1B)Tiedot päivitetty
23.3.2023

Loviisan Satama Oy on tehnyt aloitteen Loviisan satamaan johtavan väylän syventämisestä 9,5 metrin kulkusyvytydestä 11,0 metriin. Väylän syventäminen on tarpeen Loviisan sataman kehittämisessä mekaaniseen metsäteollisuuteen ja irtolasteihin erikoistuneena palvelukeskuksena. Hanketta perustellaan erityisesti Pohjois-Afrikan liikenteen (mm. Egypti) sahatavarakuljetuksilla ja Suomen Viljava Oy:n viljakuljetuksilla

**NYKYTILA**

Loviisan satamaan johtava väylä alkaa ulkomereltä Tainion majakan eteläpuolelta alkavalta Orregrund-Kotka väylältä. Orregrundin eteläpuolella väylä erkanelee Loviisan väylänä luoteeseen. Väylä on syvennetty nykyiseen kulkusyvytyteen vuosina 2005–2006.

Vuonna 2020 sataman kokonaisliikennemäärä oli noin 0,8 Mt, josta pääosa oli irtolasti-, ja kappale-tavaraa. Viime vuosina Loviisan satama on päässyt osalliseksi myös Venäjän kautta tuleviin transito-kuljetuksiin. Merikuljetukset ovat vähentyneet 2010-luvusta, kun väylän kulkusyvyys ei enää riitä kuljetuksiin käytettävälle aluskalustolle. Nykyisin alukset liikkuvat vajaalastissa. Satamaan on suunnitella uusi kemikaaliterminaali, jonka on arvioitu valmistuvan vuonna 2023. Toteutuessaan se nostaisi sataman liikennemääriä.

Strategisessa tilannekuvassa hanke liittyy tunnistettuun väylien parantamis- ja kehittämistarpeisiin rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia. Hanke mahdollistaisi nykyistä suuremman aluskoon käytön mekaanisen metsäteollisuuden ja irtolastien aluskuljetuksissa, mikä parantaisi niiden kuljetustaloutta etenkin kaukokuljetuksissa.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeeseen kuuluu väylän syventämiseen 9,5 m kulkusyvytydestä 11,0 m kulkusyvytyteen liittyvät ruoppaus- ja läjitystyöt sekä turvalaitetyöt. Hankkeeseen liittyvät myös satama-alueen ruoppaus- ja läjitystyöt.

Hankkeen tavoitteena on turvata Loviisan sataman kehittämisedellytykset mekaaniseen metsäteollisuuteen ja irtolasteihin erikoistuneena palvelukeskuksena.

AIKATAULU

Hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut keväällä 2018, ja siihen tehdään tarkistuksia keväällä 2023. Hankearviointi on valmistunut vuonna 2019.

Seuraava vaihe on hankkeen mahdollisen toteutuksen vesilupahakemus. Tästä tai hankkeen toteuttamisesta ei ole päätöksiä.

Hankkeen toteutus on mahdollista käynnistää aikaisintaan vuonna 2025. Hanketta ei voi toteuttaa vaiheittain, vaan se on toteutettava yhtenä kokonaisuutena.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on 13,2 milj. euroa (MAKU2015=100:140). Kustannusriskin hankkeessa voi muodostaa ruoppausmassojen lohkareisuus. Hankkeeseen liittyvien satama-alueen ruoppaus- ja läjitystyöiden kustannusarvio on noin 4,0 milj. euroa, joista vastaa Loviisan satama Oy.

Hankearvioinnin mukainen hyöty-kustannussuhde on 0,58 (v. 2019), joten hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. TEN-T-verkon ulkopuolisille satamille ei voi hakea CEF-tukea.

Loviisan väylän syventämisessä tulee huomioida syventämisen mahdollisesti aiheuttama tarve Lahti-Loviisa-radan peruskorjaukselle (kustannusarvio 82 M€). Mikäli väylän syventäminen edellyttää myös radan peruskorjausta, tulee nämä hankkeet käsitellä yhtenä kokonaisuutena, jonka kustannusarvio on noin 93 milj. euroa.

VAIKUTUKSET

Hanke turvaa Loviisan sataman kehittämisedellytykset mekaaniseen metsäteollisuuteen ja irtolasteihin erikoistuneena palvelukeskuksena. Loviisan sataman osakepääomasta 60 % on Helsingin Satama Oy:n omistuksessa, ja se isona satamatoimijana mahdollistaa merkittävien kuljetusvirtojen toteutumiseen Loviisan sataman kautta tulevaisuudessa. Jos hanketta ei toteuteta, kuljetuskustannusten säästöjä ei saavuteta, ja osa sataman kautta kulkevista kuljetuksista voi siirtyä muihin satamiin.

Hankkeen vaikutukset saavutettavuuteen, kestävyteen ja tehokkuuteen ovat samat kuin muidenkin investointiohjelmaan sisältyvien hankkeiden vaikutukset, ja ne on kuvattu investointiohjelman vesiväylähankkeiden vaikutusten kuvauksen yhteydessä.

V8 Raahen väylän syventäminen (hankekorin 1B)Tiedot päivitetty
23.3.2023

SSAB:n Raahen terästehtaiden tulevien logististen ratkaisujen tueksi on laadittu esiselvitys väylän syventämisestä 11/11,5/12 m kulkusyvytyteen. SSAB:n ratkaisujen jälkeen näistä tarkastelluista vaihtoehdoista voidaan valita jatkosuunnitteluun otettava vaihtoehto.

**NYKYTILA**

Raahen satamaan johtaa 10,0 m kulkusyvyinen väylä, joka on valmistunut vuonna 2009. Raahen satama jakautuu Lapaluodon satamaan ja SSAB:n teollisuussatamaan.

Raahen sataman kokonaisliikenne on jo pitkään vaihdellut tasolla 4,5–5,0 Mt/v. Vuonna 2021 sataman kokonaisliikennemäärä oli hieman vajaat 5,5 Mt. Tärkein vientitavara on metallit ja tuonti muodostuu kolmesta suuresta tavararyhmästä - rautapelletistä, hiilestä ja mineraaleista.

Raahen sataman kautta kulkevat raaka-aine- ja tuotekuljetukset ovat olennainen osa SSAB:n terästehtaan ja koko SSAB:n tuotantoketjua, ja mahdolliset muutokset yritykset logistisissa järjestelmissä vaikuttavat suoraan meriväylän syvennystarpeeseen.

Strategisessä tilannekuvassa hanke liittyy tunnistettuun väylien parantamis- ja kehittämistarpeisiin rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia. Hanke mahdollistaisi nykyistä suuremman aluskoon käytön em. raaka-aine ja tuotekuljetuksissa, mikäli SSAB:n logististen järjestelmien muutokset tätä edellyttävät.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke sisältää väylän syventämisen 11,0/11,5/12,0 m kulkusyvytyteen. Hankkeeseen sisältyy ruoppaus- ja läjitystyöt sekä turvalaitetöitä. Hankkeeseen liittyvät myös satama-alueen ruoppaus- ja läjitystyöt.

Hanke turvaisi Raahen terästehtaiden kustannustehokkaat raaka-aine- ja tuotekuljetukset tulevaisuudessa sekä varmistaa Raahen sataman kehittämisedellytykset jatkossa.

AIKATAULU

Hankkeen esiselvitys on valmistunut kesällä 2018. Hankearvioinnin tarkistus (12,0 m kulkusyvyys) on valmistunut vuonna 2019.

Seuraavat vaiheet ovat hankkeen yleissuunnittelu sekä vesilupahakemus. Näistä tai hankkeen toteuttamisesta ei ole päätöksiä. Yleissuunnittelu voidaan toteuttaa vasta, kun SSAB on tehnyt ratkaisuja tulevista järjestelyistään. Ennen niitä koskevaa riittävän luotettavaa tietoa suunnittelua ei käytännössä voida viedä eteenpäin.

Hankkeen jatkosuunnittelu lupakäsittelyineen kestää noin kolme vuotta, joten hankkeen toteutuksen käynnistäminen on mahdollista aikaisintaan vuonna 2026. Hanketta ei voi toteuttaa vaiheittain, vaan se on toteutettava yhtenä kokonaisuutena.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on 11 m syvyydellä 19,6 milj. euroa, 11,5 m syvyydellä 25,2 milj. euroa ja 12 m syvyydellä 36,3 milj. euroa (MAKU2015=100:140). Hankkeeseen liittyvät myös satama-alueen ruoppaus- ja läjitystyöt, joiden kustannusarvio on noin 21,0–36,2 milj. euroa, joista vastaa Raahen satama Oy.

Hankearvioinnin mukainen hyöty-kustannussuhde on 0,64 (kulkusyvyys 12,0 m, v. 2019), joten hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen suunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 %. Hankkeen rakentamiseen voidaan hakea tukea 30 %, mikäli komissio myöntää lievennyksiä hyöty-kustannusvaatimukseensa (1,0).

VAIKUTUKSET

Hanke turvaa Raahen terästehtaiden kustannustehokkaat raaka-aine- ja tuotekuljetukset tulevaisuudessa sekä varmistaa Raahen sataman kehittämisedellytykset jatkossa. Jos hanketta ei toteuteta, tehtaan kivihiilikuljetukset jatkuvat nykymuodossaan, mutta kuljetuskustannussäästöjä ei saavuteta.

Hankkeen vaikutukset saavutettavuuteen, kestävyyteen ja tehokkuuteen ovat samat kuin muidenkin investointiohjelmaan sisältyvien hankkeiden vaikutukset, ja ne on kuvattu investointiohjelman vesiväylähankkeiden vaikutusten kuvauksen yhteydessä.

V9 Vaasan väylän syventäminen (hankekorin 1B)Tiedot päivitetty
23.3.2023

Vaasan satama on esittänyt väylän syventämistä hiilen ja öljytuotteiden tuontikuljetusten ja viljan kaukoviennin kuljetusten tehostamiseksi.

**NYKYTILA**

Vaasan 9,0 m väylä jakautuu ulko-osallaan kahteen sisääntulohaaraan, Norrskärin pohjoispuoleiseen ja eteläpuoleiseen haaraan, jotka yhtyvät Vaasan majakan kaakkoispuolella. Väylän kokonaispituus n. 60 km. Väylällä on tehty kunnostusruoppaus vuonna 2004.

Vaasan sataman kokonaisliikennemäärä oli v. 2021 noin 0,8 Mt. Satama käsittelee pääasiassa öljyn, maataloustuotteiden, kappaletavaran ja projektilastien tuontia ja vientiä. Wärtsilä Finland Oy:n tuotannon siirtyminen sataman välittömään läheisyyteen lisää jatkossa sataman kuljetusmääriä. Merkittävän toimijan siirtyminen tälle alueelle voi aikaansaada myös muun teollisen toiminnan siirtymistä ja syntymistä alueelle, mikä todennäköisesti lisää myös merikuljetusten määrää ja sitä kautta myös väylän syvennystarvetta. Tätä ei vielä ole nähtävissä, mutta tilannetta tulee seurata.

Strategisessä tilannekuvassa hanke liittyy tunnistettuun väylien parantamis- ja kehittämistarpeisiin rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia. Keskeisenä tekijänä on Wärtsilä Finland Oy:n panostus toimintaansa sataman läheisyydessä ja sen mahdollinen vaikutus muuhun elinkeinotoimintaan lähialueella. Hanke mahdollistaisi nykyistä suuremman aluskoon käytön sataman kautta tapatuissa kuljetuksissa, mikäli kehitys tätä jatkossa edellyttää.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke käsittää väylän syventämiseen 10,0 m kulkusyvytyteen liittyvät ruoppaus- ja läjitystyöt sekä merkinnän muutokset. Lisäksi hankkeeseen liittyvät Vaasan sataman ruoppaus-, läjitys- ja laiturityöt.

Hankkeen tavoitteena on parantaa hiilen ja öljytuotteiden tuontikuljetusten ja viljan kaukoviennin kuljetusten kuljetustaloutta.

AIKATAULU

Hankkeen esisuunnitelma on valmistunut vuonna 2015. Vuosina 2019 ja 2020 on tehty tutkimuksia, ja hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut vuonna 2020. Hankearviointi väylä- ja satamahankkeesta on tehty vuonna 2019.

Hankkeen jatkosuunnittelu kestää noin kolme vuotta, joten sen toteutus on mahdollista aikaisintaan 2026. Hanketta ei voi toteuttaa vaiheittain, vaan se on toteutettava yhtenä kokonaisuutena.

KUSTANNUKSET

Hankkeen yleissuunnitelman mukainen kustannusarvio on noin 5,8 milj. euroa (MAKU2015=100:140). Hankkeeseen liittyvien satama-alueen ruoppaus-, läjitys- ja laituritöiden kustannusarvio on noin 3,1 milj. euroa. Näistä kustannuksista vastaa Kvarken Ports Ltd.

Vuonna 2019 laaditun kannattavuustarkastelun perusteella hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,34, joten hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. TEN-T-verkon ulkopuolisille satamille ei voi hakea CEF-tukea.

VAIKUTUKSET

Hanke tukee Vaasan seudun teollisuuden toimintaedellytyksiä ja parantaa niiden kehittämismahdollisuuksia. Esimerkiksi Wärtsilä on siirtämässä tuotantoansa sataman välittömään läheisyyteen, ja tukeutuu jatkossa kuljetuksissaan yhä enemmän Vaasan satamaan. Tämä ja muu vastaava kehitys voi osaltaan lisätä tarvetta väyläsyvennyksen toteuttamiseen. Jos hanketta ei toteuteta, kuljetuskustannussäästöt eivät toteudu, mutta sillä ei lyhyellä aikavälillä ole merkittävää vaikutusta kuljetuksiin.

Investointiohjelman 2024–2031 ulkopuolelle jääneet vesiväylähankkeet

Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden vesiväylähankkeiden kuvaukset

- Kalajoen Rahjan väylä
- Kaskisten väylä
- Haminan väylä
- Merikarvian väylä
- Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat

Kalajoen Rahjan väyläTiedot päivitetty
23.3.2023

Kalajoen satama perustelee hanketta erityisesti sahatavaran viennissä Välimeren alueelle ja muualle Pohjois-Afrikkaan saavutettavilla hyödyillä. Lisäksi perusteluna mainitaan mm. viljan viennissä ja projektilasteissa saavutettavat hyödyt.

**NYKYTILA**

Sataman liikennemäärä oli vuonna 2021 hieman alle 0,4 Mt eikä liikennemäärissä ole nähty merkittävää muutosta viime vuosina, vaan se on vaihdellut lähinnä sahatavaran kysynnän mukaisesti. Satamaliikenteessä ei toistaiseksi ole nähtävissä merkittävää kasvua suunnitelmakaudella, ja tämän vuoksi hanketta ei ole pidetty potentiaalisena hankkeena investointiohjelmaan.

Strategisessa tilannekuvassa hanke liittyy tunnistettuun väylien parantamis- ja kehittämistarpeisiin rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia. Toistaiseksi näitä ei vielä ole syntynyt riittävästi hankkeen toteuttamiseksi, mutta muutoksia tulee seurata ja tarvittaessa arvioida hankkeen toteutusedellytyksiä uudelleen.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke käsittää väylän syventämisen 8,5 m kulkusyvytyksestä 10 m kulkusyvytyteen. Esisuunnittelun yhteydessä on tehty myös tarkastelu väylän syventämisestä 12 m kulkusyvytyteen.

AIKATAULU

Hankkeen esisuunnitelma on tarkistettu vuonna 2019. Hankkeen kannattavuustarkastelu on päivitetty vuonna 2015.

KUSTANNUKSET

Väyläsyvennyshankkeen kustannusarvio on vuonna 2019 tarkistetun esisuunnitelman mukaan 10 m kulkusyvytydellä noin 5,9 milj. euroa ja 12 m kulkusyvytydellä noin 33,2 milj. euroa (MAKU2015=100:140).

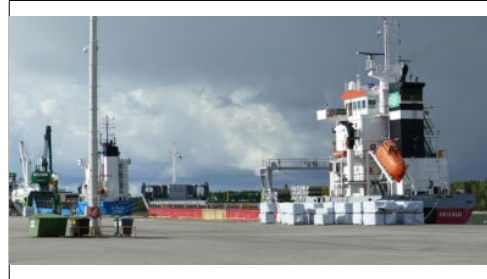
Vuonna 2015 päivitetyn hankkeen kannattavuustarkastelun mukainen hyöty-kustannussuhdearukka on 0,6–0,8, eli hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. TEN-T-verkon ulkopuolisille satamille ei voi hakea CEF-tukea.

VAIKUTUKSET

Hanke parantaisi erityisesti sataman kautta tapahtuvien puutavaran kaukokuljetusten kuljetustaloutta mahdollistamalla suuremman aluskoon käytön näissä kuljetuksissa.

Kaskisten väyläTiedot päivitetty
23.3.2023

Kaskisten satama perustelee väylähanketta sataman välittömässä läheisyydessä sijaitsevan Metsä Groupin sellutehtaan raaka-aine ja tuotekuljetuksilla.

**NYKYTILA**

Sataman liikennemäärä oli 2021 vajaat 1,3 Mt, mutta syventämishankkeen heikon kannattavuuden takia sitä ei ole pidetty potentiaalisena hankkeena investointiohjelmaan. Sataman lähialueen teollisuuden kuljetusmäärät eivät todennäköisesti ole merkittävästi kasvamassa suunnitelmakaudella.

Strategisessa tilannekuvassa hanke liittyy tunnistettuun väylien parantamis- ja kehittämistarpeisiin rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia. Toistaiseksi näitä ei vielä ole syntynyt riittävästi hankkeen toteuttamiseksi, mutta muutoksia tulee seurata ja tarvittaessa arvioida hankkeen toteutusedellytyksiä uudelleen. Metsä Board Oyj on käynnistänyt esiselvityksen uuden kartonkitehtaan rakentamisesta Kaskisiin, ja sen mahdolliset vaikutukset hankkeen toteutusedellytyksiin tullaan selvittämään suunnitelmien edistymisen myötä.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke käsittää väylän syventämisen 8,0 m kulkusyvyydestä 10,5 m kulkusyvyyteen.

AIKATAULU

Hankkeen yleissuunnitelma on tarkistettu vuonna 2020, ja siinä yhteydessä on tehty myös kustannusarvio väylän syventämisestä 11,0 m kulkusyvyyteen.

KUSTANNUKSET

Väyläsyvennyshankkeen kustannusarvio on 10 m kulkusyvyydellä noin 5,4 milj. euroa ja 11 m kulkusyvyydellä noin 8,3 milj. euroa (MAKU2015=100:140). Hankkeen hyöty-kustannussuhde on vuonna 2011 tehdyn kannattavuustarkastelun perusteella 0,2, eli hanke ei ole yhteyskuntataloudellisesti kannattava. Tarkastelun päivitystarvetta on tutkittu useaan otteeseen, viimeksi Suupohjan radan kunnossapidon jatkoselvityksen yhteydessä 2019, mutta perusteita tarkastelun päivittämiseksi ei toistaiseksi ole ollut. Hankkeen suunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 %. Hankkeen rakentamiseen voidaan hakea tukea 30 %, etenkin mikäli komissio myöntää lievennyksiä hyöty-kustannusvaatimukseensa (1,0).

Merkittävä kuljetusvirtojen kasvu satamassa voi edellyttää myös Suupohjan radan peruskorjausta, jonka kustannusarvio on yli 120 milj. euroa.

VAIKUTUKSET

Hanke parantaisi erityisesti sataman välittömässä läheisyydessä sijaitsevan teollisuuden raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetustaloutta mahdollistamalla suuremman aluskoon käytön näissä kuljetuksissa.

Uudet tai esille nousseet hanke-esityksetTiedot päivitetty
23.3.2023**Haminan meriväylän syventäminen**

HaminaKotka Satama Oy on esittänyt väylän mitoitussyvyyden lisäämistä 12 metristä 13,7/14 metriin. Hanke-esityksen taustalla ovat raaka-aineiden ja tuotteiden kaukokuljetusten lisääntyminen sekä sataman pitkäjänteinen kehityssuunnitelma. Hankkeesta laaditaan esisuunnitelma 2023 hankkeen alustavaa kannattavuusarviota varten. Hanke ei vielä sisälly investointiohjelmaan, koska siitä ei ole käytettävissä tarvittavia perustietoja hankearviointia varten.

Merikarvian väylän syventäminen

Merikarvian kunta on esittänyt väylän mitoitussyvyyden lisäämistä 4,2 metristä 5-6 metriin kivi-murske- ja suurtehomuuntajien kuljetusten perusteella. Murskekuljetukset käynnistyvät tänä vuonna, ja kunta arvioi niiden määrän kasvavan 400 000 tonniin vuonna 2023. Kunta on lisäksi tehnyt Fingridin kanssa pitkäaikaisen sopimuksen suurtehomuuntajien kuljetuksista sataman kautta. Hankkeesta laaditaan esisuunnitelma 2023 hankkeen alustavaa kannattavuusarviota varten. Hanke ei vielä sisälly investointiohjelmaan, koska siitä ei ole käytettävissä tarvittavia perustietoja hankearviointia varten.

Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat

Useissa keskusteluissa on noussut esille nykytilanteessa tarve tarkastella uudelleen viimeksi vuonna 2000 selvitettyjä Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien toteutusmahdollisuuksia korvaamaan Saimaan kanavaa. Tuolloin kanavaparin toteutuskustannuksiksi arvioitiin noin 8,4 mrd. mk, ja kuljetusmääräksi maksimissaan 2,8 Mt/a. Hankkeen hyöty-kustannussuhteeksi arvioitiin 0,01, eikä edes 50 % lisäys kanavan kuljetusmäärissä vaikuttanut juuri lainkaan kannattavuuteen. Näiden selvitysten perusteella on katsottu, ettei suunnitelluille kanaville ole nähtävissä sellaisia kuljetusmääriä, jotka voisivat perustella hankkeen toteutusedellytysten selvittämistä uudelleen tai perustelisivat niiden nykyisessä tilanteessa miljardiluokkaan nousevan investoinnin toteutusta. Siten tätä tarkastelua ei ole sisällytetty investointiohjelmaan.



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-066-1
www.vayla.fi