VESITIET

SUOMEN VESITIEYHDISTYS HELMIKUU 2004

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

Neuvottelut uudesta sopimuksesta tulisi saada päätökseen mahdollisimman pian. Epävarmuus kanavan jatkokäytöstä ja sen ehdoista haittaa jo teollisuuden ja Saimaan satamien vesitiekuljetuksiin liittyviä investointipäätöksiä.
Pääkirjoitus 2

Päijänen Risteilyt Hildén Oy:n toimitusjohtaja Eija Hildénille sisävesien matkustajalaivaliikenne tuli kuin veren perintönä. Onhan hän lapsesta saakka ollut mukana isänsä perustamassa yhtiössä. Hän tuntee laivat, matkustajat, Päijänteen vesistön reitit ja yhteiskunnan toimet.
Sivu 9

- Jos suomalaisten kesälomat voitaisiin jokseenkin tasasuhtaisesti jaksottaa kolmelle kesäkuukaudelle, vuokraveneiden käyttö lisääntyisi tuntuvasti. Ja samalla alan kannattavuus paranisi, arvioi Ertecin toimitusjohtaja Erkki Pöyhönen Kuopiosta.
Sivu 5

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

Kanavalla talvella 2004 suoritettavan talviliikennetutkimuksen tarkoituksena on antaa lisätietoa lämpöenergiavarantoa sisältävän veden juoksutuksen ja alusliikenteen yhteisvaikutuksesta vesiliikennekanavassa kertyvän jään muodostukseen.

Götan kanava - 300- vuotinen unelma

Götan kanava on yksi Ruotsin suurimmista infrastruktuurin rakennushankkeista. Kanava ulottuu Sjötorpista Vänern-järven rannalta itärannikon Memiin. Se on 190 kilometriä pitkä ja siinä on yhteensä 58 sulkua. Kanavaan kuuluvat järvet muodostavat 103 kilometriä kanavan koko pituudesta ja 87 kilometriä on keinotekoista. Vuosien saatossa Götan kanava on muuttunut historiallisesta vesiväylästä yhdeksi Ruotsin tunnetuimmista matkailualueista, joka tarjoaa erilaisia elämyksiä ja tapahtumia koko perheelle sekä maalla että vesillä.

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

Huhtikuun 11. päivänä vuonna 1810 von Platenin johtama Götan kanavayhtiö sai kuningas Kaarle XIII:ltä luvan ryhtyä rakentamaan kanavaa Memistä Itämeren rannalta Vänern-järven rannalla sijaitsevaan Sjötorpiin. Samalla kuningas myönsi yhtiölle työvoimaa, maata ja metsiä hanketta varten. Kanavan kaivaminen aloitettiin toukokuussa 1810 Motalassa. Pian työtä tehtiin reitin varrella 15 eri kohdassa.
Sivu 7-8

Lappeenrannan Laivat Oy:n toimitusjohtajana jo n. 20 vuotta toiminut Juha Willberg toteaa tyytyväisenä, että taaksepäin katsottuna voidaan hyvillä mielin sanoa yhtiön täyttäneen sille asetut tavoitteet laivaliikenteen järjestämisessä. Päinvastai-siakin esimerkkejä Saimaan alueelta löytyy.
Sivu 10

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

PÄÄKIRJOITUS

Eu:n komissio määritteli omat liikennepolitiikan perusteensa vuonna 1992 julkaistussa ns. Valkoisessa kirjassa, jossa tavoitteeksi asetettiin Euroopan laajuisen TEN-liikenneverkon luominen. Sen eräänä tavoitteena on ympäristö- ystävällisten rautatie- ja vesiliikenneteiden kehittäminen, mutta samalla halutaan säilyttää valinnanvapaus eri kuljetusmuotojen välillä. Euroopassa nähdään, että muu liikenne kytkeytyy vesiliikenteeseen. Suomessa on erittäin tärkeää seurata Euroopassa tapahtuvaa kehitystä. Suomen merkittävämmät satamat ja Saimaan satamat yhtenä kokonaisuutena ovat TEN-satamia. Suomen kansallisten päätösten tulee olla linjassa EU:n liikennepolitiikan kanssa. Siitä syystä painotan edelleenkin sitä, että meillä pitää olla myös valmiudet kotimaisen Kymijoki-Mäntyharjun kanavaparin rakentamiseen, jossa vesitieyhteyden vaikutusalueelle tulee myös Päijänteen vesistöalue ja siellä sijaitseva teollisuus.

Saimaan kanavan vuokrasopimus on umpeutumassa vuonna 2013. Neuvottelut kanavan vuokrasopimuksen jatkamisesta on aloitettu. Neuvottelut uudesta sopimuksesta tulisi saada päätökseen mahdollisimman pian. Epävarmuus kanavan jatkokäytöstä ja sen ehdoista haittaa jo teollisuuden ja Saimaan satamien vesitiekuljetuksiin liittyviä investointipäätöksiä. Saimaan kanavan tavaraliikenne saavutti viime vuonna taas uuden ennätyksen lyhyemmästä taivauskaudesta huolimatta. Se on osoitus siitä, että teollisuus uskoo vahvasti vesitiekuljetukseen nyt ja tulevaisuudessa. Kanavan tavaraliikenteelle on lisäksi avautunut uusia kehittymismahdollisuuksia. Lähivuosina on ennakoitu raakapuutuonnin kasvavan miljoonia tonneja. Lisäksi on odotettavissa uusinvestointeihin perustuvaa selluloosan kasvavaa vientiä sekä äskettäin on alkanut huomattavat kasvuodotukset omaava biopolttoaineiden vienti raskaamman energiaverotuksen maihin.

Suomen teollisuus tarvitsee tehokkaat rannikkosatamat meriväylineen sekä niihin johtavat toimivat maaliikenneyhteydet. Tätä kehityssuuntaa tukee hyvänä esimerkkinä Helsingin Vuosaaren sataman rakentaminen. Teollisuus tarvitsee myös ympärivuotista sisävesiyhteyttä merelle. Nykyiset kokemukset Saimaan sisäisestä liikenteestä osoittavat, että talviliikenne pystytään hoitamaan ilman suurempia ongelmia. Pahimmat ongelmat ovat Saimaan kanavalla kaivettujen kanavien ahtaat uomat. Nyt on tärkeää keskittyä Saimaan kanavan talviliikennöitävyyden selvittämiseen. Teollisuuden lauhdeveden käytön lisäksi ei pidä unohtaa kehittää sellaista alustyyppiä, joka pystyy itsenäisesti selviytymään jääolosuhteissa.

Päijänteen ja Saimaan yhdistävä Savon matkailukanava on yksi maakunnan kärkihankkeista. Kanava yhdistäisi Vuoksen vesistön Kymijoen vesistöön Leppävirran ja Suonenjoen korkeudella Keski-Savossa. Kanava nostaisi erityisesti Jyväskylä-Kuopion matkailun kehittämismahdollisuudet aivan uudelle tasolle, mutta sillä tulisi olemaan merkittäviä vaikutuksia myös koko Järvi-Suomen alueelle. Vesilläliikkujan pitkäaikaisimpana haaveena on ollut yhtenäinen vesitie, joka muodostuisi Vuoksen ja Kymijoen vesistöistä. Tämän haaveen toteutuminen alkoikin, kun Keiteleen kanava valmistui vuonna 1993. Pohjois-Savon liiton teettämän selvityksen mukaan hanke on kiistatta kannattava. Kannattavuus muodostuu matkailutuloista, metsäteollisuuden puunhankintamahdollisuuksien paranemisesta, maanarvon noususta ja työllisyysvaikutuksista. Etelä- ja Pohjois-Savon maakunnissa vaikuttavat luonnonsuojelujärjestöt ovat jättäneet Valtioneuvostolle kanavahanketta vastustavan kirjelmän. Uskon, että ympäristövaikutusten arvioinnissa todelliset ympäristöä koskevat uhkat pystytään selvittämään ja rakentaminen voidaan toteuttaa ympäristöarvoja kunnioittaen. Odotan toiveikkaana liikenne- ja viestintäministerin johtaman ministeriryöryhmän periaatepäätöstä Savon matkailukanavan rakentamisesta.

Saimaan alueella vallitsee yksimielisyys siitä, että alueen ja myös koko Suomen vesiliikenteen kehittämiseen tarvitaan yksi, yhtenäinen ja vahva organisaatio hoitamaan edunvalvontaa sekä tutkimus- ja kehittämistyötä. Nykyään on liikaa toimijoita, jotka ovat yksin liian pieniä. Tällöin vastuu- alueiden rajat hämärtyvät, tehdään ristiriitaisia selvityksiä, puuttuu kokonaisuuden hallinta jne. Saimaan satamakaupunkien ja Saimaalla toimivan teollisuuden edustajien muodostama Saimaan satamien neuvottelukunta on tällainen pieni toimija, jonka merkitys on viime vuosina hiipunut. Niinpä neuvottelukunta käynnisti neuvottelut Suomen Vesitieyhdistys ry:n kanssa yhteistyön tiivistämisestä. Vesitieyhdistyksen hallitus hyväksyikin menneellä viikolla neuvottelukunnan esityksen yhteistyötoiminnasta Saimaan vesiliikenteen hyväksi. Sisävesiliikenteellä on edessään haasteita, joiden edunvalvontaan tarvitaan kaikki parhaat voimat. Toivotan uudelle yhteistyömuodolle menestystä.

Matti Reijonen
Suomen Vesitieyhdistys ry
hallituksen puheenjohtaja

Vesitiet ja matkailu

Suomen matkailun ulkoinen kuva koostuu kahdesta selkeästä luonnonvahvuudesta, jotka ovat Lappi tuntureineen ja vesistöjen pirstoma luonnonmaisema. Suomen vanha maine tuhansien järvien maana elää myös vahvasti suomalaisten mielissä, mutta onko sitä kuitenkaan oikealla tavalla hyödynnetty matkailun tuotekehityksessä ja markkinoinnissa, on jo toinen asia. Ainakin viimeaikaisen tutkimustiedon perusteella olisi tässä asiassa syytä siirtyä maisemankatselusta aktiiviseen tekemiseen ja sen tarjoamiseen.

Tosiasia on, että Järvi- Suomen, Saimaan, Päijänteen; Keiteleen, Näsijärven, Vanajaveden ja lukemattomien muiden järvien muodostaman matkailualueen lähes kaikki vapaa-ajan matkailutarjonta sijaitsee vesistöjen rannalla ja useinpa myös kaupunkihotellien ikkunasta pilkottaa järvenselkä tai ainakin jokimaisema. Tätä asiaa pidetään meillä usein niin itsestään selvänä, ettei sitä sen kummemmin edes ole mietitty hyödynnettävän. Toki matkailija voi halutessaan päästä tunnin tai parin sisävesiristeilylle tai saada soutuveneen käyttöönsä vuokrattuaan lomamökin mutta siinäpä ovatkin sitten keskeisimmät keinot nauttia vesielementistä. Saaristoamme voi kyllä ihailla suurten laivojen kansilta niiden kuljettaessa miljoonia ihmisiä Suomen ja Ruotsin välillä vuosittain, mutta itse saaristoon ei tästä toiminnasta taida jäädä kuin murtuvat aallot kallioisille rannoille.

Vesitiet tai vesillä liikkuminen ovat vielä erittäin harvan matkailijan todellinen syy saapua ulkomailta Suomeen. Luontaisimmasta matkailun vetovoimatekijästämme huolimatta ei vesistöjen aktiivinen käyttö kiinnosta kuin murto-osaa maahamme saapuvista matkailijoista. Suomi ei todellakaan ole venevuokrausta, melontalomaa tai laivaristeilyjä kauppaavien matkanjärjestäjien tuotevalikoimassa kärkipäässä, useimmiten jopa puuttuu näistä kokonaan. Ja kuitenkin - tuhansia kilometrejä rantaviivaa, ainutlaatuiset reittivesistöt, puhdas ilma ja vesi, haluttaessa vaikka oma saari aivan itselle ja vielä joka ilta eri paikassa.

Matkailun kehittämisessä ja vaikkapa eri vuodenaikojen hyödyntämisessä Järvi- Suomi ja saaristo ovat huikeasti jäljessä Lapista, jossa voidaan jo puhua usean sesongin matkailusta vuositasolla. Järvi- Suomi on jämähtänyt edellisen vuosituhannen mökki-idylliin ja sen kauppaamiseen lähes ainoana vaihtoehtona ja saariston matkailun kehittäminen on suunnilleen siinä tilassa kuin se oli Lapissa 1950 - luvulla.

Mitä sitten tarvitaan, jotta vesistöt Suomen pitkällä rannikolla ja kymmenien tuhansien järvien rannoilla nousisivat todella merkittäväksi matkailutuloa tuoviksi tekijöiksi.

Päinvastoin kuin Lapissa, missä matkailun kehitystä ohjaavat suuret matkailukeskukset, on matkailu vesistöjen varsilla erittäin hajallaan ja koostuu pienistä yksiköistä. Tämä tekee palvelujen tarjonnasta hajanaista ja volyymiltaan pientä, jonka lisäksi potentiaalisen asiakkaan on vaikea löytää haluamiaan palveluja. Tarvitaan yhteistyötä, palvelujen kokoamista saavutettaviksi kohteiksi ja näiden vahvaa ja näkyvää markkinointia aktiivisen tekemisen ja elämysten kokemisen paikkoina. Hyviä esimerkkejä tämänsuuntaisesta kehityksestä on jo olemassa. V. 2002 avattu Tahkon vesireitti ja sen pohjoisessa päässä sijaitseva Tahkon matkailukeskus omaa kaikki mahdollisuudet olla Järvi - Suomen ensimmäinen todellinen "action center", paikka jossa matkailija löytää monta eri mahdollisuutta tehdä tuttavuutta vesielementin kanssa.

Samanlaisia keskittymiä kaivataan myös muualle. Päijänne- Keitele kanava, Järvi-Suomen monet kaupungit ja saariston tunnetut lomakohteet voisivat kaikki olla paikkoja, joihin on koottu monipuolinen ja kattava vesillä liikkumisen tarjonta; risteilyjä kestoltaan yhdestä tunnista viikkoon, vuokraveneitä kipparilla ja ilman, kanoottеja, soutuveneitä ja pienveneitä vuokralle, opastettuja marja- ja sieniretkiä saariin, kalastusta kaikella tapaa ja kaikkea muuta mahdollista veteen liittyvää. Talvella samasta paikasta pitäisi löytyä vaikkapa jäissä kulkevia risteilyaluksia, luistelua, jäähiihtoa, moottorikelkkailua, jääpurjehdusta, potkukelkkoja, pilkintää - laskettelua lukuun ottamatta kaikki Lapin talviset houkuttimet voidaan varmasti toteuttaa järvenjäällä vaikkaJyväskylän keskustassa.

Luonteeltaan rannikkomme saaristo ja manner- Suomen sisävedet ovat ainutlaatuisia jopa maailman mittakaavassa. Keski- Euroopan ylikansoitettuihin ja tulva-alttiisiin jokireitteihin tai Atlantin rannikoiden sumuisiin ja vuorovesien rasittamiin rannikoihin verrattuna sisävesien reittivesistömme ja suojainen saaristomme ovat todellinen "Pohjolan Karibia" jolla tulisi olla samanlainen tarunhohtoinen maine kuin tuolla Länsi-Intian kuululla saaristolla matkailukohteena. Tämän ainutlaatuisuuden hyödyntämisestä on kysymys kun puhutaan käsitteistä vesitiet ja matkailu.

Konsultti Matti Boxberg

Vuoden 2004 opintomatka Englantiin

Tämän vuoden syksyllä kohteenamme on Englannin itärannikon logistiikkakeskukset ja -satamat sekä matkan aikana tutustutaan myös "Narrowboat" kanavaverkkoon ja sen uudelleen rakennettuihin osiin. Ohjelmaan sisältyy sekä teollisuuden logistiikkaa että matkailualan ammattilaisille suunnattua antia. Matka on suunniteltu kolmepäiväiseksi, mutta lopullinen kesto selviää vasta ohjelman tarkistuksen yhteydessä. Ennakkoilmoittautumisia ja kohdevinkkejä vastaanotetaan kiitollisuudella. Runsasta osaan ottoa odottaen, Suomen Vesitieyhdistys ry/toiminnanjohtaja Antero Pulkkanen.

VESITIET HELMIKUU 2004

Julkaisija:
Suomen Vesitieyhdistys ry.
17 vuosikerta
Päätoimittaja:
Antero Pulkkanen
Puhelin: (05) 535 4198 Fax: (05) 535 4199
email:pulkkanen@vesitiet.org
Toimittaja:
Ismo Parkkonen
Puhelin: (015) 646 155
email:ismo.parkkonen@kolumbus.fi

www.vesitiet.org

Sivunvalmistus:
Kuusankosken kaupunki
Juhani Virtanen
Puhelin: (05) 280 4286
email:juhani.virtanen@kuusankoski.fi
Paino:
ScanArk, Kouvola

Painos 4000 kpl

ISSN 1459-532X

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

Savon matkailukanava

Vaikutusselvitys 2003 - Yhteenveto

Päijänne-Saimaa kanava (aikaisemmin Savon kanava) avaa toteutuessaan vesitieyhteyden Kymijoen ja Vuoksen vesistöjen (Päijänteen ja Saimaan) välille. Näin kaksi suurta vesistöä yhdistyy ja muodostuu yhtenäinen noin 50000 km²:n laajuinen vesistöalue, josta on yhteys Saimaan kanavan kautta Itämerelle.

Päijänne-Saimaa kanava kulkee Suonenjoen Iisvedeltä Leppävirran Unnukkaan. Kanavan kokonaispituus on 75 kilometriä ja se sisältää kuusi sulkua. Sulut ovat automaattikäyttöisiä itsepalvelusulkuja. Kanava on mitoitettu vesimatkailun tarpeisiin, risteilyliikenteelle sekä teollisuuden pienproomuilla tapahtuvaan puun ja raaka-aineiden kuljetukseen. Mitoitusaluksen mitat ovat: pituus 35 metriä, leveys 7,5 metriä ja syväys 2,1 metriä.

Kanavan vaikutusten arviointi perustuu aikaisempiin selvityksiin sekä kesällä 2003 tehtyihin matkailu- ym. yrittäjien haastatteluihin ja kesällä 2003 toteutetun veneilijäkyselyn tuloksiin.

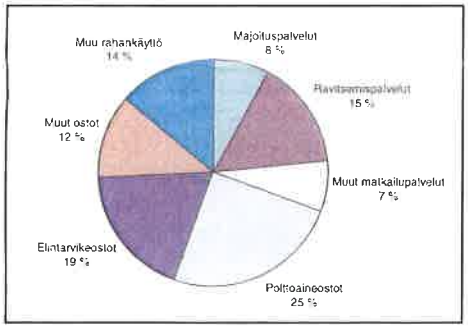
Veneilijäkysely

Veneilijäkyselyllä selvitettiin Päijänteen ja Saimaan veneilijöiden veneilytottumuksia, veneilyn määrää ja suuntautumista, venematkojen kestoa sekä rahankäyttöä. Veneilijäkyselyn kohderyhmänä olivat Jyvässeudun, Ääneseudun, Viitasaaren, Kansallisveden, Varkauden seudun ja Kuopion alueen veneilijät. Otoskoko oli 1000 henkilöä, joista kyselyyn vastasi 468 henkilöä.

Veneilyn pääasiallinen tarkoitus oli venematkailu (56 %) tai veneretkeily lähivesille (42 %). Päijänteen ja Saimaan pohjoisosien veneilijät viettivät veneilykaudella 2003 vesillä keskimäärin 28,7 päivää ja 21,6 yötä. Kauden päämatka oli pituudeltaan keskimäärin 305 kilometriä ja kestoltaan 8,4 päivää. Veneilijät käyttivät rahaa yöpymisen sisältävillä matkoilla keskimäärin 67 euroa venekuntaa kohti vuorokaudessa. Kaupan osuus (polttoaine, elintarvike, muu) oli 56 % ja matkailupalveluiden osuus (majoitus, ravintola ja muut) 30 % koko kulutuksesta.

Kyselyn mukaan merkittävin veneilyreitti kulkee Kuopiosta Leppävirran ja Varkauden kautta Savonlinnaan. Kuopio-Savonlinna reittiä käytti kesän 2003 aikana 39 % kyselyyn vastanneista. Toiseksi merkittävin veneilyreitti on Jyväskylän veneilijöiden etelään suuntautuva reitti, jota käytti kesän 2003 aikana 29 % kyselyyn vastanneista.

Päijänne-Saimaa kanava on kiinnostava veneilykohde valtaosalle veneilijöistä. Kanavaa aikoo käyttää varmasti 51 % ja todennäköisesti 27 % eli yhteensä 78 % kyselyyn vastanneista veneilijöistä.



Veneilyn pääasiallinen tarkoitus vuosina 1988-2003 tehtyjen veneilijäkyselyjen mukaan.

Vaikutukset matkailuun

Toteutuessaan kanava lisää vaikutusalueen matkailupalvelujen kysyntää ja sitä kautta alueen matkailutuloa. Pääasiallinen tulojen tuoja on vapaa-ajan veneily, mutta kanavalla on toteutuessaan vaikutusta myös matkustaja-alusliikenteeseen, vuokraveneilyyn sekä muuhun matkailuun.

Päijänne-Saimaa kanavan matkailullisten vaikutusten määrään vaikuttaa oleellisesti se, miten alueen matkailukohteiden kesäinen vetovoima ja palveluvarustus kehittyvät. Kanava yksin ei tuo alueelle matkailutuloa, kanava luo ainoastaan edellytykset uusien ja nykyisten matkailupalveluiden kehittämiseen ja sitä kautta matkailutulon lisäykseen.

Vapaa-ajan veneilyn, matkustaja-alusliikenteen, vuokraveneilyn ja muun matkailun lisääntymisen seurauksena matkailutulo kanavan vaikutusalueella kasvaa ensimmäisten toimintavuosien aikana noin 2,9 miljoonalla eurolla vuodessa. Muutaman ensimmäisen vuoden kulutta ja alkuinnostuksen laskettua matkailutulon lisäys tasaantuu noin 2,3 miljoonaan euroon vuodessa, ja lähtee sen jälkeen hitaalle kasvu-uralle.

Vaikutukset rantakiinteistöjen hintaan ja kysyntään

Päijänne-Saimaa kanavan rakentaminen lisää kanava-alueen ja sen lähiympäristön rantakiinteistöjen kysyntää lomarakennuspaikoiksi ja nostaa rantakiinteistöjen hintaa. Päijänne-Saimaa kanavan ydinalueen järvien vuotuiseksi loma-asuntojen lisäykseksi on arvioitu 14-28 loma-asuntoa vuodessa. Päijänne-Saimaa kanavan ydinalueen rantakiinteistöjen arvonlisäys on yhteensä noin 1,5 miljoonaa euroa.

Vaikutukset tavarakuljetuksiin

Tavaraliikennettä harjoittavien yritysten mukaan pienproomukuljetusten merkitys ei lähivuosina tule olemaan kovin suuri kanavan vaikutusalueen yrittäjille. Kanavaa pidettiin kuitenkin tulevaisuuden kannalta hyvänä asiana. Mahdollisten kriisien tai öljyn hinnan rajun nousun jälkeen on hyvä olla tarjolla vaihtoehtoinen kuljetusmuoto. Toisaalta suunnitellulla sulkumitoituksella kanavan hyöty tavaraliikenteessä on tulevaisuudessakin varsin rajallinen. Myös EU:n liikennepoliittiset linjaukset suosivat kanavakuljetuksia luontoa säästävänä ja liikenneruuhkia vähentävänä vaihtoehtona. Kanavan rakentamista puoltavat monet vielä rahallisesti arvottamattomat seikat, joiden merkitys saattaa tulevaisuudessa ratkaisevasti lisääntyä.

Työllisyys- ja verotulovaikutukset

Päijänne-Saimaa kanavan työllisyysvaikutukset on arvioitu kanavan rakennuskustannusten ja matkailutulon nettokasvun sekä panos-tuotoskertoimien avulla. Kanavan rakennusvaiheen työllisyysvaikutus on kerrannaisvaikutuksineen noin 700 henkilötyövuotta. Käyttövaiheen työllisyysvaikutus on ensimmäisten toimintavuosien aikana noin 90 henkilötyövuotta, ja kysynnän tasaantuessa noin 70 henkilötyövuotta. Tämän jälkeen työllisyysvaikutus lähtee hitaalle kasvu-uralle.

Työllisyyden kohentumisesta seuraa valtiolle ja kunnille kahdenlaisia vaikutuksia. Toisaalta verotulot lisääntyvät ja toisaalta työttömyyden vähenemisestä aiheutuu säästöjä. Kanavan rakentamisen tuoma verotulojen lisäys ja säästö työttömyyden vähenemisestä on arvioiden mukaan koko rakennuskauden (4 vuotta) aikana noin 11 miljoonaa euroa. Käyttövaiheessa verotulojen lisäys ja säästö työttömyyden vähenemi-

Kanavalinjaus Leppävirralla

sestä on ensimmäisinä vuosina noin 0,54 miljoonaa euroa vuodessa.

Kustannusarvio

Vuonna 2002 laaditun yleissuunnitelman (SITO Oy) mukaan kanavan rakentamiskustannukset ovat 31,7 milj. euroa. Merenkulkulaitoksen arvion mukaan kanavan vuotuiset käyttö- ja ylläpitokustannukset ovat noin 0,25 miljoonaa euroa ensimmäisten 10 vuoden aikana ja sen jälkeen noin 0,27 miljoonaa euroa vuodessa.

Hankkeen kannattavuus

Päijänne-Saimaa kanavan kannattavuutta arvioitiin laskemalla hankkeelle hyöty/kustannussuhde.

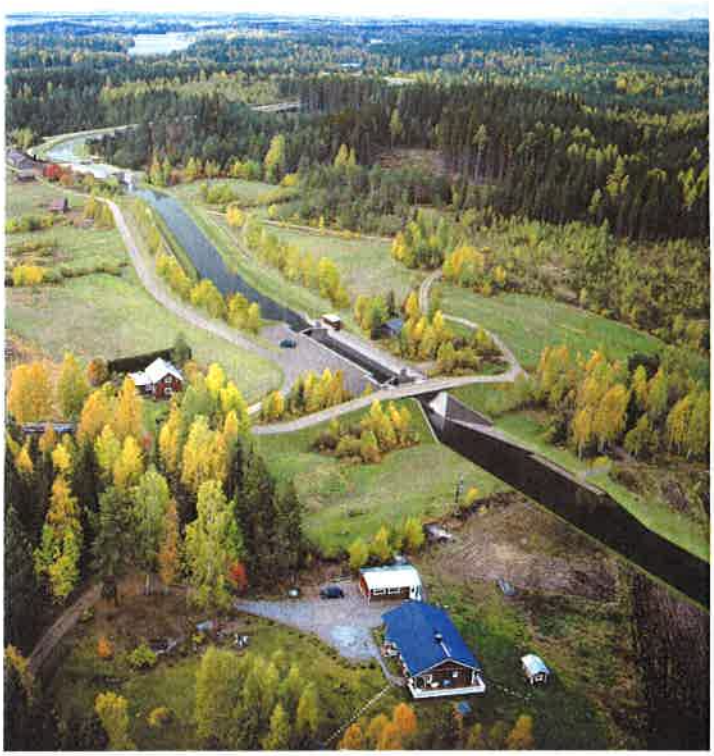
Aikaisemmin tehtyjen laskelmien lisäksi tehtiin uusi laskelma, jossa käytettiin liikenne- ja viestintäministeriön edellyttämän YHTALI menetelmän laskentateknisiä periaatteita ja laskenta-arvoja joita noudatetaan valtion liikenneväylähankkeiden arvioinnissa. YHTALI menetelmässä laskenta-aikana käytetään 30 vuotta, laskentakorkona 5 % ja investointien jäännösarvona 30 % (ohje ennen 24.10.2003). Laskelman perusvuosi on ensimmäinen vuosi liikenteelle avaamisen jälkeen.

Laskelmassa hankkeen hyöty/kustannussuhteeksi saadaan 1,29. Arviointien epävarmuuden vaikutusten testaamiseksi on tehty myös herkkyystarkastelut kustannusten toteutuessa 20 % arvioitua suurempina ja hyötyjen toteutuessa 20 % arvioitua pienempinä.

Päijänne-Saimaa kanavahankkeen hyöty/kustannussuhde ei ole vertailukelpoinen muiden liikenneväylähankkeiden hyöty/kustannussuhteisiin, koska kannattavuuslaskelmassa käsitellyt hyötyerät jäännösarvoa lukuun ottamatta ovat heijastus- ja kerrannaisvaikutuksia, joita YHTALI-ohjeistuksen mukaan ei tule sisällyttää normaaleiden liikenneväylähankkeiden hyöty/kustannuslaskelmaan. Puhtaasti YHTALI-ohjeistuksen mukaan laskettuna hankkeen hyöty/kustannussuhde olisi selvästi alle yhden. Päijänne-Saimaa kanavan hanketarkastelussa matkailulliset hyödyt ja aluetaloudelliset näkökohdat ovat kuitenkin keskeinen lähtökohta, koska kanavakin toteutuessaan tulisi palvelemaan pääosin matkailijoita.

Päijänne-Saimaa kanavan rakentaminen on aluetalouden kannalta merkittävä hanke. Matkailuyrittäjien haastattelujen mukaan kanavalla tulisi olemaan voimakas uskoa luova vaikutus koko Järvi-Suomen vesistömatkailun kehittymiselle. Päijänne-Saimaa kanava tarjoaa monia mahdollisuuksia uusille tuotteille ja tuoteideoille erityisesti veneilyssä, mutta myös risteilyliikenteessä. Näiden lisäksi kanavan vaikutukset heijastuvat koko matkailutoimialalle sekä kanavan varrella että sen ulkopuolella ja välillisinä vaikutuksina muihin elinkeinoihin huoltamoista elintarviketeollisuuteen.

Päijänne-Saimaa kanavan vaikutusselvitys tehtiin Suunnittelukeskus Oy:ssä, josta työhön osallistuivat DI Hannu Koskinen (projektin johto, vaikutukset rantakiinteistöjen hintaan ja tavaraliikenteeseen), FM Taina Ollikainen (vaikutukset matkailuun ja työllisyyteen sekä hyöty/kustannusanalyysi) ja FM Teemu Moilanen (veneilijäkysely). Veneilijäkyselyn kenttätyöstä vastasi Taloustutkimus Oy.



Kanavalinjaus Härkäjoen maisemissa

	Hyöty/kustannussuhde		
	Perustilanne	Hyödyt–20 %	Kustannukset+ 20 %
Laskelma (korko 5%, 30 v)	1,29	1,04	1,12

Ratkaisuja kanavan rahoituksesta odotetaan viimeistään syksyllä 2005

Jatkoa Vesitiet lehden Päijänne- Saimaa – kanava artikkeliin:

Päijänne- Saimaa –kanavan toteuttamiseen ovat syksyn 2003 aikana ottaneet myönteisen kannan Pohjois-Savon maakunnan yhteistyöryhmä, Pohjois-Savon liiton maakuntavaltuusto ja maakuntahallitus. Hankkeen toteutumisen ratkaisevat kuitenkin valtion rahoituspäätökset, sillä 32 MÄ:n kustannuksista noin puolet on kaavailtu tulevan valtion budjetista ja toinen puolisko tavoite 1'–ohjelman EU- tuesta ja sen kansallisesta vastinrahasta valtiolta ja kunnilta.

Valtioneuvoston ns. infraryhmän näkemystä hankkeeseen odotetaan tammikuussa 2004. Asia käy myös talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa.

Konkreettisia rahoituspäätöksiä valtiolta on odotettavissa aikaisintaan ensi syksynä v. 2004 tulo – ja menoarvion käsittelyssä, ensin hallituksen esityksessä ja sitten eduskunnan lopullisessa ratkaisussa.

Jos suunnittelu – ja rakentamismäärärahoja myönnetään kanavalle, liikenne – ja viestintäministeriö antaa merenkulkuhallitukselle ja edelleen Järvi –Suomen merenkulkupiirille valtuudet tehdä tukihakemus kanavahankkeelle EU:n Tavoite 1 – ohjelman Pohjois-Savon kehittämisrahoista. Hakemus menee maakunnan yhteistyöryhmään puoltopäätöstä varten , minkä jälkeen tarvitaan vielä ao. rahoittajaorganisaation hyväksyminen EU- tuelle ja sen kansalliselle vastinrahoitukselle. Lisäksi kuntien on hyväksyttävä oma rahoitusosuutensa. Lähinnä se koskee kanavan vaikutuspiirin suurimpia kuntia.

Kanavan rakennussuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointityö vienevät aikaa noin 1, 5 – 2 vuotta, jolloin käytännössä hankkeen rakentamistyöt olisi mahdollista käynnistää vuoden 2006 alkupuolella ja tällöin kanava valmistuisi vuoden 2008 lopulla.

Jouko Kohvakka
Pohjois Savon Liitto

Vuokraveneilyn liiketoiminnan toteutettavuusselvitys Kuopion seudulla

Konsulttitoimisto Profes Partners Oy laati v. 2002 Kuopion Matkailupalvelu Oy:n toimeksiannosta selvityksen vuokraveneilyn liiketoimintamalliksi. Tässä selvityksessä tarkasteltiin vuokraveneilyä matkailuteollisuuden osana, Kuopion vesistöalueen palvelutarjontaa, markkina- ja kilpailutilannetta sekä kotimaassa että ulkomailla ja rakennettiin liiketoimintamalli, jonka puitteissa vuokraveneily voisi olla kannattavaa liiketoimintaa.

Tehdyn selvityksen perusteella vuokraveneilyn liiketoiminta Suomen sisävesillä on vielä varsin pienimuotoista, joskin kehittymässä oikeaan suuntaan. Menestyvä vuokravenekonsepti edellyttää hyvätasoista ja tasalaatuista kalustoa, joka koostuu 10-12 m pitkistä, uppoumarunkoisista moottorialuksista. Veneissä tulee olla vähintään kaksi erillistä makuukajuuttaa, mikä mahdollistaa lapsiperheen tai kahden pariskunnan pitempiaikaisen oleskelun veneessä.

Tehdyn selvityksen mukaan Kuopio soveltuu erinomaisen hyvin vuokraveneiden toiminnan kotisatamaksi sillä kaupunkiin on hyvät liikenneyhteydet esim. lentäen ja reittivaihtoehtoja veneilylomalle on useita. Suomen selkeitä ylivoimatekijöitä vuokraveneilyn kohdemaana ovat puhdas ja ruuhkaton luonnonympäristö, mahdollisuus erämaisen luonnon ja korkean teknologian yhdistämiseen esim. navigoinnissa ja eurooppalaisittain ainutlaatuiset valoisat kesäyöt. Lisäksi Suomi tarjoaa luonnonsatamaverkoston, sekä sen ohella varsin kehittyneen satama- infrastruktuurin, joka aivan huippusesonkia lukuun ottamatta on vajaakäytössä.

Vuokaraveneilyn liiketoiminnan todetaan tämän selvityksen mukaan olevan kannattavaa, mikäli investointeihin voidaan saada kohtuullinen 25 % investointiavustus, joka on samaa luokkaa kuin esim. Irlannissa. Tämän lisäksi tarvitaan oman pääoman ehtoista rahaa sekä lainapääomaa suunnilleen suhteessa 50 / 50, jolloin rahoitusriski säilyy vielä kohtuullisena. Riskiä pienentää selkeästi se seikka, että venekalusto säilyttää arvonsa varsin hyvin ja kalustosta on mahdollista saada siihen sijoitettu pääoma takaisin vielä 3-5 vuoden kuluttua investoinnista. Jotta tuotteen markkinointi jälleenmyyjäkanavien kautta Keski-Euroopan markkinoille onnistuisi, tarvitaan kohtuullisen suuri kapasiteetti, vähintään 10-20 venettä, jolloin niiden välittämisestä syntyy katetta myös mahdolliselle jälleenmyyjälle. Keski-Euroopan markkinoihin tukeutuminen on liiketoiminnan onnistumisen kannalta välttämätöntä, sillä kotimarkkinoiden kysyntä yksin kehittyy liian hitaasti ja kausi jää helposti vajaaksi suomalaisten kesälomien keskittyessä yhä enemmän heinäkuulle.

Kaikkiaan tämä selvitys vastasi moneen kysymykseen ja osoittaa ainakin laskennallisesti, että vuokraveneliiketoiminta voi Suomessakin olla kannattavaa. Alan luonteen vuoksi se vaatii kuitenkin yrittäjältään monia erityisominaisuuksia sekä monipuolista ammattitaitoa. Mikäli oikeilla ominaisuuksilla varustettu yrittäjä löytyy, ja hän saa myös rahoittajat uskomaan konseptin toimivuuteen, voidaan tämän selvityksen perusteella luoda uutta matkailun liiketoimintaa, joka perustuu luontevimman matkailuvahvuutemme, järvien ja sisävesireittien olemassaoloon.

Konsultti
Matti Boxberg

Vuokravenetoimintaa kehitetään Saimaalla ja Päijänteellä

Kesälomien keskittyminen heinäkuulle jarruna

- Jos suomalaisten kesälomat voitaisiin jokseenkin tasasuhtaisesti jaksottaa kolmelle kesäkuukaudelle, vuokraveneiden käyttö lisääntyisi tuntuvasti. Ja samalla alan kannattavuus paranisi, arvioi Suomen Venevuokraajat ry:n puheenjohtaja, Ertecin toimitusjohtaja Erkki Pöyhönen Kuopiosta.

Pöyhönen tietää, että muualla maailmassa nopeasti kasvavaa elämysteollisuutta ei Suomessa kovinkaan paljon ole. Hänen mukaansa eri toimijoiden väliltä puuttuu yhteistyö. Jokainen yrittäjä puurtaa omalla sarallaan, ketjuuntumista ei juuri ole.

- Olen vakavasti sitä mieltä, että tämä on kasvava ala. Palvelua on laajennettava. Kun halutaan vuokrata vene, halutaan vuokrata myös mökki tai talo ja saada myös muita palveluja. Ei kukaan jaksa tai halua olla viikkoa tai kahta pelkästään vesillä. Tarvitaan myös jokin kiinteä paikka, johon majoittua. Ja sen pitää olla hyvä.

Suomessa on vasta muutamia alan yrittäjiä ja heilläkin vasta muutamia kymmeniä vuokraveneitä. Sen lisäksi on toista sataa yritysten vuokraamaa venettä. Näillä venemäärillä ei paljon markkinoilla melskata. Yrityksistä vain yksi, Midnight Sun Sailing Oy on laajuudeltaan kansainväliset mitat täyttävä.

Euroopassa isoja veneitä

Ei silti täällä kovin pahasti olla jälkijunassa. Ei vuokravenebisnes ole Euroopassakaan kovin vanha. Vasta kolmisenkymmentä vuotta sitten puuha aloitettiin. Suurin osa alan yrittäjistä oli maailmanympäripurjehduksella olijoita ja muita pitkän matkan purjehtijoita. He hakivat lisäansioita matkansa rahoittamiseen.

Sittemmin alasta on tullut nopeasti laajenevaa yritystoimintaa. Niinpä Euroopan joilla ja sisävesillä toimii jo yli 300 vuokraveneyrittäjää ja heillä on ainakin 2000 moottorialusta. Veneet ovat pääasiassa yli 10 metrisiä, asuttavia aluksia. Suurimmat vuokraveneyritykset ovat Irlannissa, Englannissa, Hollannissa, Saksassa ja Ranskassa.

Vastaavasti Euroopan suurimmat purjevenevuokraamot sijaitsevat Turkissa, Kreikassa ja Kroatiassa. Ne palvelevat lähinnä Välimeren purjehtijoita. Veneet ovat isoja, loisteliaasti varustettuja ja kalliita. Toki pienempiäkin on, mutta keski-eurooppalainen asiakaskunta vaatii luksusta. Kalleimpien veneiden viikkovuokra saattaa olla jopa 250 000 dollaria. Siihen ei jokapojat pystykään. Suomesta asiakkaiksi voisivat tulla optiomiljonäärit ja ne onnekkaat it-alan yrittäjät, jotka myivät osakkeensa hintojen ollessa huipulla.

Myös Karibialla on saatavissa loistoveneitä purjein ja ilman.

Ketjuuntumista ei ole saatu aikaan

Suomessa homma toimii karkeasti näin: mökkiyrittäjä rakentaa tai rakennuttaa mökkinsä miltei aina omalle tai vuokraamalleen maalle ajattelematta kokonaisuutta, hotelli- ja ravintolapalvelujen tarjoajat sijoittavat laitoksensa sinne, missä heidän mielestään on parhaat mahdollisuudet kannattavaan toimintaan, extremeyrittäjät puuhaavat tahollaan ja vuokraveneyrittäjät myös omien resurssiensa rajoissa. Mutta entä bisneksen tekijöiden välinen yhteistyö? Sitä ei juurikaan ole.

Suomessa on alan teollisuutta. Tehdään jos jonkinlaista vempelettä, mutta silti suurin osa alan tuotteista on ulkomaisia. Ketjukaan ei ole yhteen sopiva ja sovitettu. On vähän uusia ja ajanmukaisia mökkikyliä, on vähän vuokraveneyrittäjiä, on vähän täyden palvelun yrityksiä – ja lähes kaikki toimivat erillään.

Miten tehdä sirpaleisesta kentästä hyvin organisoitu, miten viedä uudet teknologiset keksinnöt tuotanto- ja palveluprosessien kautta lopputuotteeseen eli kokemiseen? Kas siinäpä pulma, niin kuin Tanskan prinssi Hamletilla William Shakespearen näytelmässä.

Huutava puute pääomista

Pöyhösen mukaan pääomien puute on merkittävä tekijä. Maksaahan jo 37 jalan (11,26 m) purjepaatti jo noin 150 000 euroa ja pari jalkaa (60 sm) pitempi hyvin varustettu vene peräti yli 200 000 euroa eli runsaat 1,2 miljoonaa "mummon markkaa". Jo 32:n jalan purjeveneen hinnalla saa ostettua kohtuullisen omakotitalon jopa pääkaupunkiseudun ns. kehyskunnista. Ja hinta nousee nopeasti kun jalkoja lisätään veneen pituuteen.

Pääomista on alalla todellakin puute. Se jarruttaa toiminnan laajenemista. Hyvin varustettu useamman kymmenen purjeveneen vuokravenelaivasto maksaa jo toistakymmentä miljoonaa euroa. Osin lienee kysymys myös siitä, että asiaa ei ole sisäistetty. Ollaan samassa vaiheessa kuin Nokia 1980- ja 1990 – lukujen vaihteessa: ollako vai ei olla. Nokia ryhtyi olemaan, myi rönsyt, keskittyi pääbisnekseensä ja nousi muutamassa vuodessa maailman johtavaksi kännykkävalmistajaksi ja -myyjäksi.

Suuria purje- ja moottoriveneitä ei kannata kuskata vesistöstä toiseen. Halvempi, käytännöllisempi ja riskittömämpi on vuokraveneiden käyttö kunhan siihen opitaan.

Niissä parissa tutkimuksessa, joita alasta on tehty, on havaittu, että ihmiset vähän häpeilevät vuokraveneilyä. Kun naapuri pökkää laituriin miljoonapaatin, niin vaatimattomalla vuokraveneellä matkustellut rouvashenkilö ilmoitti oitis, että "tämä ei ole oma, vaan vuokravene".

Sisävesillä vuokrattavana 43 moottorivenettä

Sisävesillä on muutama vuokraveneyrittäjä. Savonlinnassa Vuokravenholla on Saimaalla 11 moottorivenettä ja 6 purjevenettä ja Päijänteellä 3 moottorivenettä ja Saimaan Solmulla 6 moottorivenettä.

Kuopiossa Ertecillä on vuokrattavana 6 upeaa purjevenettä ja Savolaxilla yksi "Vesperho". Joensuussa Lateraalilla yksi moottorivene.

Elämysmatkailijat

Jyväskylässä Järvi-Suomen Venevuokrauksella on 5 moottorivenettä ja kaksi purjevenettä, Kuopiossa 4 moottorivenettä ja kaksi purjevenettä, Savonlinnassa 8 moottorivenettä ja 3 purjevenettä, Lappeenrannassa 4 moottorivenettä ja kaksi purjevenettä ja Lahdessa yksi purjevene.

Saimaalla ja Päijänteellä on siis vuokrattavana 43 moottorivenettä ja 22 purjevenettä. Ei niillä kovin suuria määriä lomalaisia kesällä kuskata.

Rannikolla Midnight Sun Sailing pystyy vuokraamaan sentään viitisenkymmentä purjevenettä ja 6 moottorivenettä. Yhtiöllä on purjeveneitä 26 jalkaisesta aina 50 jalkaiseen saakka. Yhtiön kotisatamia on kuusi: Helsinki, Taalintehdas, Turku, Airisto, Maarianhamina ja Tukholma. Lisäksi Midnight Sun Sailing järjestää purjehdusretkiä Välimerelle ja Karibialle. Mutta se vaatii jo hieman paksumpaa lompakkoa.

Kanavat loisivat yrityksille pohjaa

Suomenlahdelta pääsee Saimaan kanavan kautta Suur-Saimaalle ja aina Vieremään ja Nurmekseen asti. Saimaalla voidaankin veneillä toukokuusta lokakuulle, joskus pitempäänkin kuten esimerkiksi vuonna 2003. Satama-, asumis- ja ravintolapalvelujakin on miltei joka nurkan takana.

Mutta Päijänne on nykyiselään kuin ämpäri; sinne pääsee vain ilmojen kautta. Jylhältä järveltä puuttuvat ne kaksi väylää, jotka lisäisivät sen matkailumahdollisuuksia: Savon kanava ja Kymijoen-Mäntyharjun kanava. Kumpaakin on ruinattu ja puuhattu jo enemmän kuin sata vuotta, mutta aina ovat joko senaattorit, ylimmät virkamiehet tai ministerit kaataneet hankkeet.

Savon kanavasta on nyt toivoa. Viimeiset selvitykset osoittivat sen kannattavaksi. Mutta käykö tässäkin asiassa samoin kuin aikanaan Kymijoen-Mäntyharjun kanavaselvityksessä. Merenkulkulaitoksen mukaan kanava olisi ollut kannattava, mutta liikenneministeriö teetätti konsulteilla ja miljoonilla "mummon markoilla" sellaisen raportin, että kanava ei ole kannattava. Ja se riitti.

Ilman jäykkää, karkeaa ja kovaa tsaari Nikolai I:tä (1825-1855) ei olisi Saimaan kanavaakaan. Suomen suuriruhtinaanmaan senaattorithan pitivät kanavaa aivan liian kalliina ja tarpeettomana. Mutta Nikolai yhtyi kaukokatseisten savolaisten talonpoikien kantaan ja pani vetkuttelulle pisteen: kanavan rakentamiseen ryhdyttiin, senaattorit saivat pulista mitä pulisivat, mutta kanava valmistui 1856, tosin vasta vuosi Nikolain kuoleman jälkeen. Ja kanava osoittautui Savon ja Etelä-Karjalan elinkeinoelämän kehittämisen kannalta erinomaiseksi sijoitukseksi.

Matkailu on kovaa yritystoimintaa

Entinen "vesivaltion" pääjohtaja Jouko Loikkanen patisteli jo vuosia sitten satsaamaan Järvi-Suomen matkailuun. Loikkasen mukaan matkai-

Jatkuu sivulle 6

luun on suhtauduttava samalla tavalla kuin mihin tahansa yritystoimintaan: siihen on investoitava kunnolla, ryhdyttävä päättäväisesti työhön, hoidettava homma pitkäjänteisesti. Puuhastelu ja harrastaminen eivät riitä.

Vaikka Järvi-Suomi on Euroopan ja kenties koko maailman upein sisävesialue, sen hyödyntäminen matkailussa on vasta alkuasteella. Alueelle ei ole syntynyt tai synnytetty sellaisia matkailukeskuksia, joissa saisi palvelua kuin palvelua. Valitettavasti se on jäänyt sille asteelle, että mökkejä on pykätty sinne tänne, mutta yhtenäistä toimintaa ei ole.

Jouko Loikkanen haikaili tilannetta, jossa Saimaan ja Päijänteen vesistöalueilla olisi hyvin varustettuja, täyden palvelun matkailukeskuksia, jotka tarjoavat jokaiselle todellisia elämyksiä ja palveluja.

- Muuta tietä ei ole, korosti silloinen pääjohtaja. Ja hänhän savolaisena tuntee maisemansa ja "pappenheiminsä". Loikkasen visio oli tämä:

- Rakennetaan todella edustavia ja monipuolisia matkailukeskuksia. Tuodaan keski-eurooppalaisia turisteja lentokoneella Savonlinnaan, Lappeenrantaan, Kuopioon, Jyväskylään. Järjestetään heille räätälöityjä viikon, kahden, kolmen, neljän viikon lomia. Kullekin tarpeittensa mukaan. Siitä se lähtee.

Mainonta ontuu, tietoa puuttuu

Kun Suomi on kymmenien tuhansien järvien maa, on se samalla satojen tuhansien veneiden maa. Jokaisella rannalla sijaitsevalla talolla ja mökillä on ainakin soutuvene. Sitten on moottoriveneitä ja äveriäimmillä on muskeliveneitä ja suurehkoja purjealuksia.

Juuri järviensä takia Suomi on yksi maailman kiehtovimmista maista. Mutta maata ei ole matkailullisesti hyödynnetty Lappia lukuun ottamatta kovinkaan hyvin. Suuressa maailmassa ei vieläkään edes tunneta maamme erikoislaatuisia luonnon olosuhteita.

On lähes varmaa, että matkailijoiden määrä kasvaisi rajusti, jos keski-eurooppalaisille näytettäisiin vaikkapa virtuaalisesti Järvi-Suomi. Onhan se poikkeuksellinen luonnonilmiö koko maailmassa.

Mutta eivät matkailijat tule tänne ilman mahdollisuuksia liikkua. Tässä tulee vuokraveneiden käyttö tärkeäksi. Mutta niitä on Suomessa vielä kuitenkin niin vähän, että vain harvat ja valitut sellaisen alleen saavat. Alalla on vain muutamia yrittäjiä, ja monille heistäkin se on vain oheisbisnestä. Pääasialliset tulot tulevat muualta, kuten Pöyhöselläkin.

Jonkinlaista heräämistä on tapahtumassa. Asiaa on tutkittu etenkin Saimaan vesistöalueella. Suuriakin mahdollisuuksia nähdään, mutta samalla törmätään kahteen ongelmaan: pääomien puutteeseen ja Suomen lyhyeen kesään.

Teksti Ismo Parkkonen
Kuvat ErTec Traiding Oy

Elämysteollisuus on suuri bisnes

Elämysteollisuus on monissa maissa nopeimmin kasvava toimiala. Ruotsissa se on kasvuvauhdissa ohittanut jo muut teollisuuden alat. Ja Englannissa elämysteollisuudessa työskentelee jo 1,3 miljoonaa ihmistä ja sillä on muhkea 160 miljardin euron (950 miljardin mummon markan) liikevaihto. Saman suuntaista on kehitys monissa muissakin Euroopan, Amerikan ja Aasian kehittyneissä maissa.

Jos Suomi etenisi samassa suhteessa täällä voisi olla elämysteollisuudessa jopa 120-130 000 työpaikkaa ja 15 miljardin euron eli noin 100 miljardin mummon markan liikevaihto. Näin se ohittaisi liikevaihdollaan ja työllistettyjen määrässä kirkkaasti mm. metsäteollisuuden.

Mutta Suomi on elämysteollisuudessa vielä kehitysmaa. Tarkkoja tietoja siitä, kuinka paljon alaan on investoitu ja kuinka paljon se työllistää, ei ole. Tekes eli Teknologian kehittämiskeskus tekee elämysteollisuudesta selvityksen. Vasta sen jälkeen tiedämme, millaista alan teollisuutta ja missä sitä Suomessa on. Tietoja voidaan odottaa kuluvan vuoden syksyllä.

Suomessa ei elämysteollisuuteen ole viime aikojen teknologiahötäkässä riittävästi paneuduttu. Mutta ehkä senkin aika vielä tulee. Elämysteollisuudella ja sen osilla on arvaamattoman suuret mahdollisuudet juuri Sisä-Suomessa, jossa on maailman mitassakin ainutlaatuiset olosuhteet.

Matkailu kuuluu osana elämysteollisuuteen. Siihen on Suomessa satsattu melkoisia rahasummia sen jälkeen kun joskus 1970-luvulla "herättiin". Matkailutasekin on ollut vuosia positiivinen, vaikka se oli pitkän ajan 1960- ja 1970 –luvuilla negatiivinen. Kansa matkusti etelään ja hylki Pohjolaa. Nyt kansa olisi saatava matkustamaan myös kotimaassa muuallakin kuin Lapissa ja Helsingissä.

Aurinkoinen kesä sai höyrylaivat liikkeelle

Suomen Höyrypuriseuran kannalta mennyt vuosi oli erilaisten tapahtumien ja laivojen liikkumisen kannalta monipuolinen vuosi. Seuran toimintaan saatiin mukaan uusia innokkaita jäseniä ja tällä tavalla myöskin uutta tulta laivojen pannuihin. Mukaan toimintaan saatiin 'virallisesti' kaksi uutta höryvenettä: Lohikäärme II Tampereelta ja vastavalmistunut Lalli Espoosta. Tämän lisäksi muutama alus vaihtoi omistajaa menneen kesän aikana. Näistä hyvistä uutisista huolimatta joidenkin höyrylaivojen tulevaisuus saattaa olla kuitenkin uhattuna. Vanhat höyrylaivat tulevat vaatimaan tulevaisuudessa yhä enemmän voimavaroja, jotta ne pystytään säilyttämään liikenteessä.

Vuoden ensimmäinen varsinaisena tapahtuma oli osallistuminen Helsingin venemessuille. Osasto oli poikeuksellisen kookas, jolloin sinne saatiin esille kaksi höyryvenettä, Tavi ja Lohikäärme II, joiden ympärillä riitti ihastelijoita koko messujen ajan.
Kesän ensimmäinen regatta höyrysi Saimaalla, 15 aluksen voimin heinäkuun alussa Heinävedelle ja Kerman kanavalle. Helteinen kesäsää suosi koko regattaa, yleisöä oli paikalla kiitettävästi ja järjestelyt pelasivat laivojen osalta mainiosti.
Keiteleen- ja Päijänteen yhteinen kesäregatta risteili heinäkuun puolivälissä Kuhmoisten Pihlajakoskelle. Tämä regattamiljöö oli monille tuttu jo ennestään mm Pekko elokuvien tapahtumapaikkana. Pihalajakoskelaiset ja regattamestari oli järjestänyt monipuolista regattaohjelmaa mm köydenvetokisa laivaväki vastaan kyläläiset, kesätori ja illalla oli vielä kylätoimikunnan iltamat. Tähän kokonaisuudessaan erittäin tunnelmalliseen ja perinnehenkiseen regattaan osallistui yhteensä 9 höyryalusta
Näsijärven höyrylaivaregattaa vietettiin Häme-aluksen 100-vuotisjuhlien merkeissä Tampereen Mustalahden satamassa ja jatkot pidettiin Teiskon Viitapohjassa heinäkuun viimeisenä viikonloppuna. Tässä regatassa "höyrysi" yhteensä 10 alusta.
Elokuussa osallistui vielä 5 höyryalusta epävirallisesti elokuussa Lappeenrannassa järjestettyyn "Linnoituksen Yö"-tapahtumaan.
"Vanhan Porvoon Höyryjuhlat" järjestettiin perinteisen tavan mukaan elokuussa. Yleisöä oli mukana runsaasti ja muutenkin juhlat onnistuivat erinomaisesti.
Syksyistä karvalakkiregatta vietettiin vielä lokakuun alussa perinteisesti Savonlinnan kauppatorilta Laukansaareen.

Tulevan kesän 2004 regattasuunnitelmat ovat vielä osittain kesken, mutta jotain kohteita on jo varmistunut. Saimaan regatta suuntaa 16-18 heinäkuuta Kuopioon, Keiteleen-Päijänteen yhteinen regatta suuntaa heinäkuussa Heinolaan, jossa järjestetään myöskin asuntomessut. Tämän lisäksi Näsijärven höyrylaivakokoontumista vietetään Vilppulassa Kotvio II-aluksen 120-vuotisjuhlien merkeissä ja perinteiset Vanhan Porvoon Höyryjuhlat ovat 14-15. elokuuta. Lisätietoja tulevan kesän tapahtumista voi katsoa Suomen Höyrypursiseura ry:n kotisivuilta osoitteesta www.steamengine.cc

Teksti Lauri Elo

Saimaan kanavan liikenneraportti 1.1. - 31.12.2003

Koko Vuoksen vesistön liikenne v. 2003 oli yli 3,6 milj.tonnia. Vuoksen vesistön ja Saimaan kanavan tavaraliikenteen kehitysdiagrammit ovat liitetiedostossa diagtavaral2003.

Saimaan kanavan tavaraliikenne oli ennätykselliset 2,23 milj.tonnia. Edellinen ennätys oli v. 2001 2,28 milj.tonnia.
V. 2003 raakapuun ja hakkeen tuonti oli 818 000 tonnia (v.2002 724 000 tonnia), josta tuotiin Venäjältä vajaat 500 000 tonnia. Virosta 200 000 tonnia ja muualta 118 000 tonnia. Kanavaliikenteen kasvu on siis pääasiassa tullut raakapuun ja hakkeen tuonnista.

Metsäteollisuuden tuotteiden vienti oli 733 000 tonnia (v. 2002 750 000 tonnia). Selluloosan vienti kasvoi ja se oli 309 000 tonnia, muiden metsäteollisuustuotteiden vienti vähentyi.

Saimaan kanavan vuoden 2003 tavaraliikenne oli monella tavalla ennätyksellinen;aukioloaika oli 8, 2 kuukautta, kun se edellisen ennätyksen aikana v. 2001 oli 10 kuukautta.

V. 2003 aukiolopäivää kohden tavaraliikenne oli 8 800 tn/vrk, kuukautta kohden liikenne oli keskimäärän 272 000 tonnia/kuukausi. Todettakoon, että v. 2003 neljänä kuukautena tavaraliikenne oli yli 300 000 tonnia. Lokakuussa saavutettiin uusi kuukausiennätys 336 000 tonnia.

Satamapaikkakuntien tavaraliikennetietoja Saimaan kanavan kautta on liitetiedostossa diagmat2003. Todettakoon, että Joensuun ja Vuoksen (Imatra) satamissa saavutettiin uudet ennätykset. Joensuun tavaraliikenne Saimaan kanavan kautta oli 376 000 tonnia ja Vuoksen sataman tavaraliikenne oli 399 000 tonnia.

Hyvää tätä vuotta !

Insinööri Seppo

Vuoden 2003 uitot päättyneet

Pääsiäisen jälkeen puiden veteenajolla Kiteen Puhoksessa alkanut uittokausi saatiin päätökseen 6.11. Uittopojat Oy:n linjahinaaja OLLI luovutti viimeisen lautan puut Kaukaan tehtaiden vesivarastoon Lappeenrannassa.
Kesän uittomäärä Vuoksen vesistöllä oli 1,17 milj.m3 (1,14 milj.m3 v.2002). Kymijoen vesistöllä uitettiin saarimetsistä korjattuja puita 18.000 m3 (0,13 milj.m3). Lisäksi Tampereen eteläpuolella Pyhäjärvellä uitettiin myös saarimetsistä korjattuja puita 10.000 m3. Kokonaisuittomääräksi muodostui siis yhteensä 1,2 milj.m3.
Kymijoen vesistöllä toimi entiseen tapaan Järvi-Suomen Uittoyhdistyksen omistama puutavaran proomukuljetusyksikkö. Sen kuljettama puumäärä oli n. 45.000 m3.
Vuoksen vesistöllä puiden veteenajo jakaantui seuraavasti: Kallaveden alue 0,41 milj.m3 (0,38), Pielisen alue 0,38 milj.m3 (0,40) ja Saimaan alue (Joensuu-Varkaus-eteläpuolinen alue) 0,38 milj.m3 (0,37). Suurimmat yksittäiset veteenajopisteet olivat Peltosalmen pudotuslaituri Iisalmessa (0,14 milj.m3) ja Nurmeksen 2 pudotuslaituria.
Suurimmat uittopuun käyttöpisteet olivat Kaukaan tehdas Lappeenrannassa sekä Joutsenon tehtaat. Molempiin toimitettiin uittopuuta yli 0,45 milj.m3. Kaikkiaan uittopuuta käyttäviä tehtaita Vuoksen vesistöllä oli 10 kpl.
Hinaukset hoidettiin 5 eri linjahinausyksikön toimesta uittoyhdistyksen Kymijoen, Kallaveden ja Pielisen alueilla. Perkaus Oy:n alueella toimi yksi yhtiön omistama linjahinaaja (CHR. KONTTURI) sekä kolme yrittäjähinaajaa.
Syyskuun lopulta alkanut tuulinen sää haittasi uittoa kaikkein eniten. Viimeiset hinauslautat jouduttiin useaan otteeseen pysäyttämään odottamaan tuulen tyyntymistä. Sen sijaan vedenpinnan alhaisuus ei juurikaan aiheuttanut ongelmia uitolle.

Harri H. Lallukka

Götan kanava - 300- vuotinen unelma

Götan kanava on yksi Ruotsin suurimmista infrastruktuurin rakennushankkeista. Kanava ulottuu Sjötorpista Vänern-järven rannalta itärannikon Memiin. Se on 190 kilometriä pitkä ja siinä on yhteensä 58 sulkua. Kanavaan kuuluvat järvet muodostavat 103 kilometriä kanavan koko pituudesta ja 87 kilometriä on keinotekoista. Vuosien saatossa Götan kanava on muuttunut historiallisesta vesiväylästä yhdeksi Ruotsin tunnetuimmista matkailualueista, joka tarjoaa erilaisia elämyksiä ja tapahtumia koko perheelle sekä maalla että vesillä.

Baltzar von Platen - mies Götan kanavan takana

Linköpingin maineikas piispa Brask ehdotti jo 1500-luvulla kanavaa Itämereltä Pohjanmerelle halki Ruotsin. Vesitiestä keskusteltiin monia kertoja ennen kuin laivastoupseeri ja poliitikko Baltzar von Platen lopulta toteutti suunnitelman. Hänet nimitettiin vuonna 1798 Trollhätten kanavayhtiön hallitukseen. Silloin hän ryhtyi suunnittelemaan Pohjanmeren ja Itämeren yhdistävää väylää, joka nykyään tunnetaan Götan kanavana.

Göta-Kanavayhtiön toimitusjohtaja Claes-Göran Österlund "Baltzar von Platenin" hahmossa

Huhtikuun 11. päivänä vuonna 1810 von Platenin johtama Götan kanavayhtiö sai kuningas Kaarle XIII:ltä luvan ryhtyä rakentamaan kanavaa Memistä Itämeren rannalta Vänern-järven rannalla sijaitsevaan Sjötorpiin. Samalla kuningas myönsi yhtiölle työvoimaa, maata ja metsiä hanketta varten. Kanavan kaivaminen aloitettiin toukokuussa 1810 Motalassa. Pian työtä tehtiin reitin varrella 15 eri kohdassa.

Von Platen perusti vuonna 1822 Motalaan rakennusverstaan (Motala Verkstad), joka valmisti kanavan rakentamisessa tarvittavia välineitä. Verstaan perustaminen aloitti kehityksen, jonka seurauksena Motalasta tuli Ruotsin rakennusteollisuuden keskus.

Baltzar von Platen ei itse päässyt todistamaan Götan kanavan loistokkuutta sen valmistuttua. Hän kuoli vuonna 1829, kolme vuotta ennen kuin kanava vihittiin mahtavasti käyttöön Memissä 26. päivä syyskuuta vuonna 1832 kuningas Kaarle XIV:n ja hänen perheensä läsnä ollessa. Kuolemansa jälkeen von Platen haudattiin kanavan lähistölle Motalaan.

Sotilaat työvoimana

Götan kanavan rakensivat suureksi osaksi 58.000 sotilasta 15 eri rykmentistä. Rakennustyö kesti 22 vuotta, ja sinä aikana noin 60.000 miestä, joiden joukossa oli myös ryhmä venäläisiä sotavankeja ja paljon siviilejä, työskenteli noin seitsemän miljoonan 12-tuntisen miestyöpäivän verran. Suurin osa kanavasta kaivettiin ilman koneita rautavahvisteisilla puulapioilla. Kaivamisen lisäksi rakennustyöhön kuului räjäytystä ja reunuskivien asettelua. Baltzar von Platen esitteli monia uusia työtapoja, joissa käytettiin hyödyksi englantilaista kalustoa. Englannista palkattiin myös joukko ammattitaitoisia työnjohtajia.

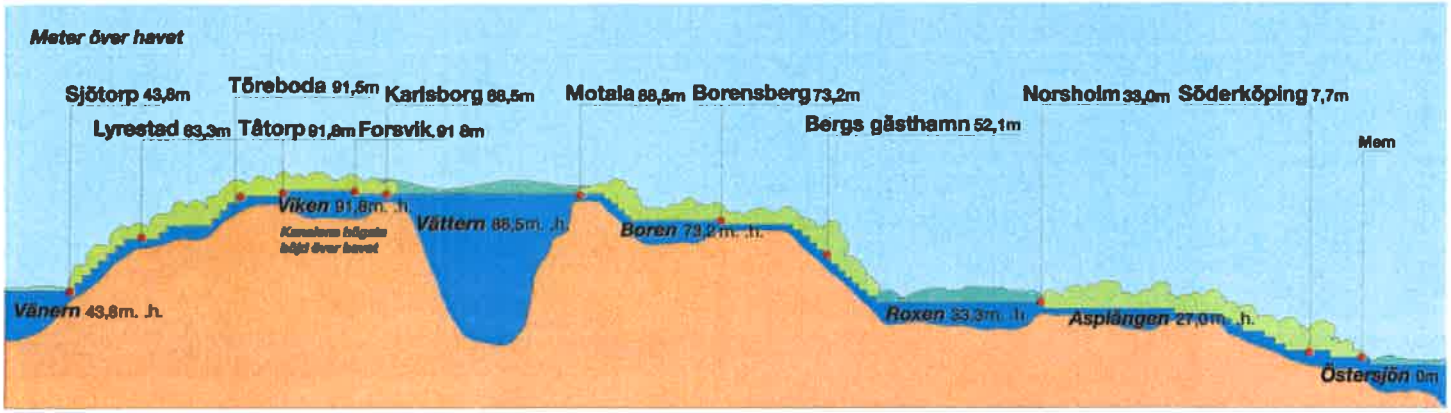
Kanavan kaupallinen liikenne

Götan kanava oli koko 1800-luvun ajan erittäin tärkeä reitti sekä tavara- että matkustajaliikenteessä. Kanavasta ei kuitenkaan koskaan tullut pitkällä aikavälillä niin tärkeää väylää kuin Baltzar von Platen oli kuvitellut. Vähitellen rautatiet ja jonkin ajan kuluttua maantiet muodostivat korvaavia kuljetusreittejä, mutta Götan kanavasta tuli myöhemmin eräs Ruotsin tunnetuimmista ja suosituimmista turistikohteista.

Kanavan merkitys

Kanavan rakennustyö edisti merkittävästi uudenaikaisen valmistusteollisuuden kehittymistä Ruotsissa, mikä oli luultavasti koko hankkeen merkittävin vaikutus. Aloittelevat insinöörit ja työnjohtajat koulutettiin uusien työtapojen tuntijoiksi Motala Verkstadin tehtaassa, minkä seurauksena Ruotsiin syntyi runsaasti raudanvalamisen taitotietoa, josta koko maa hyötyi. Motalasta puolestaan kehittyi uudenaikainen teollisuuskaupunki.

Karlsborgin linnoitusta pidetään kanavan rakentamisen suorana seurauksena. Kun Ruotsi menetti Suomen vuon-



AB Göta kanalbolag (Götan kanavaosakeyhtiö)

na 1809, Tukholmaa pidettiin yleisesti liian suojaamattomana, sillä uudessa tilanteessa se sijaitsi lähellä vihollisen maaperää. Sotatilanteessa suojeltavat kohteet – esimerkiksi aseet ja sotajoukot, kulttavaranto, kuninkaallinen perhe ja hallitus – olisivat paremmassa turvassa sisämaassa sijaitsevassa vahvassa linnoituksessa. Kuljetukset linnoitukseen pystyttiin hoitamaan kanavaa pitkin.

Karlsborgin linnoituksen rakentaminen kesti lähes sata vuotta (1820–1909), mutta sitä ei koskaan saatu täysin valmiiksi eikä sitä ei koskaan tarvittu alkuperäiseen tarkoitukseensa. Toisen maailmansodan aikana linnoituksessa säilytettiin Ruotsin kulttavarantoa. Nykyään linnoitus on ratsuväen tukikohta ja siellä toimii myös esimerkiksi laskuvarjokoulu. Puolustusvoimien toimintojen lisäksi linnoituksessa on tavallisia asuntoja, kauppoja, kahvila ja museo.

Götan kanava-osakeyhtiö

AB Göta kanalbolag perustettiin vuonna 1810 kanavan rakentamistyön aloittamisen yhteydessä. Kanava valmistui vuonna 1832, ja se oli yksityisessä omistuksessa vuoteen 1978 asti, jolloin Ruotsin valtio otti sen omistukseensa.

Ruotsin valtiopäivien mielestä vastuu kanavan toiminnan ja kunnon ylläpitämisestä kuuluu valtiolle, jotta kanavan arvo kulttuurihistoriallisena rakennelmana ja matkailukohteena pystytään säilyttämään. Yhtiö pysyy myös tulevaisuudessa valtion omistuksessa, ja tavoitteena on säilyttää kanavakiinteistö ja yhtiön metsät yhtenäisenä kokonaisuutena. Kanavan korjausten rahoittamisesta huolehtii hallitus.

Sulkuportaat Borenshultissa

Götan kanava matkailualueena

Götan kanava on nykyään 2,5 miljoonalla vuosittaisella matkailijallaan yksi Ruotsin vahvimmista matkailun tavaramerkeistä. Matkailijamäärät ovat lisääntyneet lähes 50 % kolmen vuoden aikana, mikä on ainutlaatuisen matkailuyhteistyön ansiota. Kanavan varrella sijaitsevista toimijoista on muodostettu yhtenäinen kanavakokonaisuus, joka tarjoaa matkailijoille ainutlaatuisia elämyksiä.

Yhteistyössä on mukana
· 9 kanavan varrella sijaitsevaa kuntaa
· 2 maakuntaa
· Götan kanavayhtiö
· kanava-alueella sijaitsevia yksityisiä yrityksiä

Ensimmäinen kolmivuotiskausi alkoi vuonna 2000, ja nyt on menossa toinen kausi, joka päättyy vuonna 2005. Hankkeen yhteinen vuosittainen markkinointibudjetti on noin 2,5 miljoonaa kruunua. Lisäksi yritykset rahoittavat toimintaa mainostamalla alueen yhteisessä matkailulehdessä. Kanavamatkailuhankkeelle on luotu yhtenäinen ilme, ja sitä markkinoidaan nimellä Längs Göta kanal *(Götan kanavaa pitkin)*

Kanavan varrelle maalle on tehty seikkailualue. Perinteisten matkustajalaivaristeilyjen ohella tarjotaan erilaisia lomapaketteja:
· Pyöräilypaketit. Vuonna 2000 myytiin noin 900 pakettia ja vuonna 2003 jo 2 400. Näiden lisäksi tulevat vielä muut pyöräilijät. Götan kanava onkin nykyään yksi Ruotsin suosituimmista pyöräilyreiteistä.
· Seikkailupaketit.
· Melonta- ja perhepaketit.
· Kulttuuripaketit ja -tapahtumat.
· Ryhmä- ja yritystapahtumat.

Erilaisia matkailuvaihtoehtoja on esitelty Götan kanavan matkailulehdessä, jota painetaan yhteensä 300.000 kappaletta neljällä eri kielellä: ruotsiksi, englanniksi, saksaksi ja tanskaksi. Lehden lisäksi Götan kanavaa markkinoidaan esimerkiksi seuraavin keinoin:
· näyttelyt ja messut
· mainonta
· lehdistön kutsuminen kanavan alueelle, minkä ansiosta aiheesta on ilmestynyt vuosittain noin 1.500 lehtiartikkelia
· Internet-sivusto neljällä eri kielellä. Esimerkiksi heinäkuussa 2003 sivustolla vierailli 9.000 ihmistä.

Myös lapsille ollaan aktiivisesti kehittämässä erilaisia tapahtumia ja toimintoja Götan kanavan alueella. Talvitapahtumista voidaan mainita yli tuhat osanottajaa keräävä luistelukilpailu.

Vuosittain noin 5.000 huvivenettä kulkee Götan kanavan läpi. Veneistä 80 % on ruotsalaisia, sitten tulevat saksalaiset, tanskalaiset, norjalaiset ja suomalaiset. Veneitä on myös muualta Euroopasta. Kanavalla toimii 11 risteilyalusta, joilla matkustaa vuosittain noin 200.000 matkailijaa. Suuri osa alueen 2,5 miljoonasta matkailijasta on kuitenkin turisteja, jotka nauttivat kanavasta muuten kuin veneillen.

Maailman kanavakongressi

Vuonna 2005 Ruotsin kanavayhdistys järjestää Motalassa maailman kanavakongressin (World Canals Conference). Tämä suuri tapahtuma järjestetään silloin ensimmäistä kertaa Pohjoismaissa.
Lisätietoa löytyy Götan kanavan Internet-sivuilta osoitteesta www.gotakanal.se.

Tekstin käännös:
Saara Lallukka

Götta kanavan kuuluisat sulkuportaat Bergissä. Seitsemän sulkua ja nusukorkeus 18,8 m.

Päijänne risteilyt Hildén uskoo matkailuun

Yhteiskunnan tuki olematon, elinkeino kehittyy kuitenkin

Päijänne Risteilyt Hildén Oy:n toimitusjohtaja Eija Hildénille sisävesien matkustajalaivaliikenne tuli kuin veren perintönä. Onhan hän lapsesta saakka ollut mukana isänsä perustamassa yhtiössä. Hän tuntee laivat, matkustajat, Päijänteen vesistön reitit ja yhteiskunnan toimet.

Yhtiön kuudella laivalla on kesäisin 35 000 – 40 000 matkustajaa. Osa laivoista on reittiliikenteessä, osa tekee risteilyjä asiakkaiden toivomusten mukaan. Laivat ovat täyden palvelun aluksia: on ravintolaa, näköalabaaria, pubia, keulasalonkia, tanssilattiaa, aurinkokantta ja musiikkia. Eikä avarilla vesillä tule tunkkaisen, savuisen ja ahtaan ravintolan tuntua.

Eija Hildénin mukaan yhtiön laivojen vuotuiset matkustajamäärät ovat pysyneet viimeiset kymmenkunta vuotta suurin piirtein samoina. Halua laajentamiseen ja lisäasiakkaiden saamiseen tietysti on, mutta ongelmiakin on.

- Pääsyynä on mainosmarkkojen vähyys, työn ja kalusto kalleus. Pienillä yhtiöillä ei ole varaa satsata suuria summia mainostamiseen ulkomailla. Silti asiakkaistamme on noin 20 prosenttia ulkomaalaisia. He tulevat pääasiassa Keski-Euroopasta ja aivan viime aikoina myös venäläisten määrä on ilahduttavasti kasvanut. Sitten tulee matkustajia jonkin verran Japanista ja Amerikasta asti.

Elinkeinoa valtio ei tue

- Kalustoa pitäisi pystyä uusimaan, mutta se on tavattoman kallista. Elinkeinoa ei tueta, vaikka hallitusten ja viranomaisten erilaisissa ohjelmissa ja julkilausumissa niin luvataan. Tämä on Suomessa pieni ala, muualla iso. Pienten yritysten ääni ei kuulu kauas eikä korkealle.

Elämysteollisuudesta, johon matkailukin epäämättä kuuluu, sanotaan, että se on Suomelle uusi Nokia tai että se on nopeimmin kasvava teollisuuden ala. Eija Hildén hämmästelee kuitenkin sitä, että valtio eivätkä juuri muutkaan instituutiot kuten maakuntaliitot, TE -keskukset tai Tekes tue alaa ja sillä puurtavia yrittäjiä. Jonnekin muualle kyllä syydetään rahaa, maakunnissa jopa aivan turhaankin.

Jos todella uskotaan, että matkailu osana elämysteollisuutta on tulevaisuuden ala, siihen pitäisi satsata aivan eri tavalla. Ei Nokiakaan tyhjästä ja tyhjällä noussut maailman maineeseen ja satojen miljardien yritykseksi. Matkailussa myös eri yrittäjien välistä yhteistyötä tulisi laajentaa, kehittää ja syventää.

Toki matkustajalaivayrittäjät odottavat parempaa, sillä ainakin asiantuntemusta nykyisessä eduskunnassa riittää. Valittiinhan Matkustajalaivayhdistyksen puheenjohtaja Reijo Paajanen eduskuntaan Etelä-Karjalasta. Ja Jyväskylästä eduskuntaan meni myös Suomen Vesitieyhdistyksessä pitkään vaikuttanut ja kanavahankkeet perin pohjin tunteva apulaiskaupunginjohtaja Ahti Vielma.

Koko perhe mukana laivabisneksessä

Päijänteen risteilyt Hildén työllistää kesäisin viitisenkymmentä ihmistä ja talvisin kymmenkunta. Laivathan huolletaan ja korjataan talvisin.

Yhtiön perusti Hannu Hildén 1963. Yritys on siten 40-vuotias. Hannu Hildén kertoi 1997, että hän joutui aivan sattumalta mukaan matkustajalaivatoimintaan. Auteltuaan hyvää tuttavaansa paperiasioissa ja vähän muussakin tämä kahden laivan omistaja ehdotti, että osta laivoista toinen. No Hannu teki kaupat miltei silta istumalta.

Hannu Hildénin menehdyttyä muutama vuosi sitten perheestä on yhtiössä töissä kolme lasta ja äiti. Kaikki he ovat tottuneita laivaihmisiä: lapsetkin ovat olleet mukana jo ennen kuin menivät kouluun. He tuntevat laivat, henkilöstön, reitit ja monia matkustajiakin. Osa ulkomaisista matkustajistahan on ollut ensi kertaa mukana risteilyillä jo yli 30 vuotta sitten. Suomen vesistöt jaksavat yhä kiinnostaa heitä eikä ihme: ovathan ne ainutlaatuiset koko maailmassa.

Myös matkailubisneksen hajanaisuus ja pirstoutuneisuus on haitannut kehitystä. Eija Hildénin mukaan nyt ollaan Päijänteelläkin oikeilla teillä. Alueellinen yhteistyö toimii nyt hyvin Jyväskylän ja Lahden seutujen välillä. Se parantaa sisävesilaivaliikenteen mahdollisuuksia. Tosin Heinola jättäytyi sivuun tästä yhteistyöstä. Se tuskin oli kovin kaukonäköinen päätös.

Aikaisempien m/s Suomen Neidon, m/s Suomettaren, m/s Kympin, m/s Suomen Suven ja höyrypursi s/s Suomen lisäksi vuonna 2000 Hildénit hankkivat vielä tilauskäyttöön tarkoitetun m/s Katrillin. Usko sisälaivaliikenteeseen ei ole heiltä mennyt.

Katrilli on 80 hengen täyden palvelun laiva. Se on tilauskäytössä. Katrilli on liikennöinyt Jyväskylän lähiympäristössä Päijänteellä ja Keiteleen kanavalla. Suomen Suvi taas on ajanut Viitasaarella, Kolimalla ja Pielavedellä saakka. Hildénin laivoissa on yhteensä 950 matkustajapaikkaa.

Hildénin laivat ovat kaikki alle 35 metriä pitkiä, sillä Vääksyn kanavan sulut eivät salli isompien laivojen kulkua. Jos kanavan sulkuja isonnettaisiin niin kuin on suunniteltu ja puhuttu, silloin laivojen kokoa voisi kasvattaa.

Kanavat toisivat lisää potkua

- Savon kanava toisi aivan uusia mahdollisuuksia sisävesiliikenteelle. Sen rakentamista me toivomme samoin kuin Kymijoen-Mäntyharjun kanavaa, joka avaisi vesitieyhteyden Suomenlahdelle ja Itämerelle ja niiltä takaisin maailman ehkä kauneimmille sisävesireiteille. Kanava mahdollistaisi myös Suomenlahdelle ja Suomenlahdelta tapahtuvan matkustajalaivaliikenteen.

Eija Hildén pitää myös Keiteleen kanavan suunnittelua ja toteutusta kehnona.

- Keiteleen kanavat sillat ovat aivan liian matalalla. Kun alin korkeus on vain 3,5 metriä, isompien veneiden on miltei mahdotonta kulkea kanavan kautta. Siltojen korkeus pitäisi olla vähintään 12 metriä veden pinnasta. Silloin liikennöinti olisi mielekästä eikä tarvitsisi erikoiskonsteja kanavan läpäisemiseen.

Eikä Savon kanavan suunnittelussa ole otettu oppia Keiteleen kanavan virheistä. Ne halutaan toistaa. Eija Hildén on tutkinut suunnitelman tarkasti ja kevyeksi havainnut.

- Suunniteltu kanava on liian matalaa. 1,8 metrin väyläsyvyys ei riitä. Ja sillat ovat myös liian matalalla. Ilmeisesti suunnittelussa on lähdetty liikkeelle köyhän miehen budjetilla. On ajateltu, että riittää kun saadaan vain väylät, ei liikennettä. Kyllähän tällaisetkin kanavat sopivat tavalliselle moottoriveneliikenteelle, mutta jo purjeveneillä tulee ongelmia puhumattakaan matkustajalaivoista. Minusta tällainen kanava ei riitä, se on vain rahojen tuhlausta. Jos taas ajatellaan, että kanavat olisivat käyttökelpoisia myös tulevaisuudessa, silloin ne tulisi suunnitella ja rakentaa aivan eri mitoilla.

Jäitten lähdöstä jäitten tuloon

Eija Hildén sanoo saman kuin isänsä aikanaan: "Me tarjoamme mukavan, rauhallisen ja rauhoittavan suomalaisen loman nykyajan kiireisille ihmisille".

Hildénit aloittavat liikenteen heti kun jäät lähtevät. Normaalivuosina kausi aloitetaan toukokuun puolessa välissä ja pillit pannaan pussiin lokakuun puolessa välissä. Kauteen mahtuu kylmiä tuulia, myrskyjä, sateita ja keskikesän ihania kuumia tuulettomia päiviä. Silloin matkustajien kelpaa tutkailla luontoa ja nauttia järvimatkasta.

Matkustajalaivayrittäjä ei pidä kesälomaa, hänen lomansa sattuu yleensä vuoden hiljaisimpaan aikaan eli joulun ja uuden vuoden tienoille.

Hildénin laivojen säännöllinen reitti kulkee Jyväskylän Lahden ja Heinolan välillä. Myös Keiteleen kanavalla liikennöidään, mutta kannattavuus pohjoisen puolella heikkenee kun siellä väestöpohja kapenee koko ajan.

Teksti Ismo Parkkonen

Lappeenrannan kaupunkikonserniin kuuluva Lappeenrannan Laivat Oy on toiminut kunnallisena yhtiönä yli 20 vuotta

Kunnan omistama laivayhtiö? Mikä se sellainen on? Sellainen on esimerkiksi Lappeenrannan Laivat Oy, jonka omistaa Lappeenrannan Kaupunkiyhtiöt Oy eli Lappeenrannan kaupunki. Miksi kaupunki omistaa yhtiön, jolla on laivoja, on kysymys joka usein esitetään kun tulee puhe Lappeenrannan Laivat Oy:stä. Yhtiön toimitusjohtaja, kaupunginsihteeri Juha Willberg toteaa, että laivakalusto on verrattavissa kunnan omistamaan teollisuushalliin – tuotantovälineeseen - joka on vuokrattu yrittäjälle yritystoimintaa varten. Aivan samoin on Lappeenrannan Laivat Oy:n laivakalusto vuokrattu yksityiselle yrittäjälle, joka vastaa toiminnan pyörittämisestä, henkilökunnan palkkauksesta ja kaikista käyttökustannuksista sekä maksaa hallinnassaan olevasta kalustosta vuokraa omistajalle. Omistajan eli viime kädessä lappeenrantalaisen veronmaksajan hyöty asiassa on se, että kaupungissa on sellaista laivakalustoa, jota muutoin ei yksityinen omistaja pystyisi lyhyen sesongin vuoksi hankkimaan. Laivat, Saimaan kanava sekä Viipurin risteilyt ovat kaupungin tunnetuimpia matkailuvaltteja, jota kautta kaupunki saa matkailutuloja ja laivahenkilöstön osalta myös verotuloja. Hyöty omistajalle on siis välillinen, mutta malli on toimiva ja kannattava. Se miksi tällaiseen yhtiöön ja toimintatapaan on päädytty, on yksi osa Suomen sisävesimatkailun värikästä historiaa.

M/S Carelia kanavassa

M/S Camilla Saimalla

Saimaan alueen kaupungit olivat perustaneet aikoinaan yhteisen varustamoyhtiön Saimaan Laivamatkat Oy:n, jonka toiminta oli yli 15–vuotisen taipaleensa aikana ollut varsin hankalaa. Vuonna 1982 yhtiön velat olivat jo yli 4 miljoonaa markkaa, mikä indeksillä korjattuna olisi nyt n. 1,5 miljoonaa euroa. Lappeenrannan kaupunki oli tuolloin v. 1981 valmis sijoittamaan yhtiöön lisää osakepääomaa ja avustusta nykyarvossa n. 300.000 euroa, mikäli Savonlinna hoitaa oman osuutensa. Savonlinnan kaupunginvaltuusto päätti kuitenkin marraskuussa 1981 tasaäänin 21-21, puheenjohtajan äänen siis ratkaistessa, vetää tukensa pois. Se tarkoitti samalla avustuspaketin kaatumista ja Saimaan Laivamatkat Oy joutui selvitystilaan ja konkurssiin.

Konkurssi antoi mahdollisuuden siirtää eteläisen Saimaan laivaliikenteen painopiste Lappeenrantaan. Pöytäkirjoista ja lehtileikkeistä voi lukea, että lappeenrantalaiset päättäjät olivat hyvin yksituumaisia siitä, että laivaliikenne Lappeenrannassa ei saa loppua. Silloin todettiin, että ilman kaupungin myötävaikutusta ei synny sellaista yhtiötä, joka pystyy pitämään isoja laivoja liikenteessä. Kaupunginjohtaja Jarmo Kölhin johdolla asetettiin toimikunta valmistelemaan oman laivayhtiön tai vastaavan organisaation perustamista. Toimikunta esitti, että perustetaan yhtiö Lappeenrannan Laivat Oy, jonka tarkoituksena on harjoittaa matkustajalaivaliikennettä Saimaalla Lappeenrannan ympäristössä ja sekä Saimaan kanavalla, joko itsenäisesti taikka perustetun yhtiön toimesta taikka vuokraamalla aluksia yrityksille tai yksityisille, jotka ottavat kokonaisvaltaisesti vastatakseen matkustajaliikenteestä. Kaupunginvaltuusto hyväksyi esityksen.

Näin ollen peruslinjat tulevalle toiminnalle olivat olemassa, mutta kalusto puuttui ja se hankittiin Saimaan Laivamatkat Oy:n kaluston huutokaupasta.
Lappeenrannan Laivat Oy toiminta käytännössä alkoi 21 vuotta sitten, jolloin saapuivat Lappeenrantaan Savonlinnasta huutokaupassa huudetut alukset kunniasaatossa ja yli tuhatpäisen yleisön odottaessa laivoja satamassa. Laivastoa johti M/S Väinämöinen perässään M/S Orivesi ja S/S Kallavesi, uudelta nimeltään S/S Suvi-Saimaa. Rannassa oli ilo ja juhlamieli ylimmillään.

Lappeenrannan Laivat Oy, joka sitten itse asiassa syntyi muuttamalla huutokaupasta ostetun Kalevan Linjat Oy:n nimi ja yhtiöjärjestys vastamaan kaupunginvaltuuston päätöstä, on näiden yli 20 vuoden aikana saanut nähdä ja kokea hyvin monenlaista ilon ja murheenkin hetkiä.

Ensimmäinen vuokramies Varustamo Valtonen menestyi alussa erittäin hyvin, mutta toiminnan laajentaminen merelle muilla kuin Lappeenrannan Laivat Oy:n aluksilla vei yhtiön tappioihin ja vuokrasopimus purettiin tammikuussa 1985. Tarjouskilpailun jälkeen alukset vuokrattiin Karelia Lines Oy:lle, jonka kanssa yhteistyö jatkuu edelleen kahdella laivalla.

Toiminnan aikana yhtiön aluskannasta on vaihdettu kaikki alukset v. 1907 olevaa kaksikantista valkokylkistä S/S Suvi-Saimaata lukuun ottamatta. Orivesi vaihdettiin Careliaan v. 1986, Sampsa v. 1988 Katrilliin, joka sittemmin on myyty Lahteen ja Väinämöinen vaihdettiin Camillaan v. 1990. Kaupungin panostus yhtiön osakepääomaan on ollut 10,8 miljoonaa markkaa eli n. 1,8 miljoonaa euroa. Nykyisen kaluston tasearvo on 1,2 miljoonaa euroa.

Kaiken kaikkiaan yhtiön aluksilla on tähän mennessä risteillyt yli miljoona matkustajaa. Miljoonas matkustaja oli M/S Camillalle 5.7.2003 perheensä kanssa risteillyt lappeenrantalainen Nina Salmela (kuva).

Kautta aikojen suosituin alus on ollut M/S Carelia, jolla on risteilyt v.1987 lähtien n. 390.000 matkustajaa. M/S Väinämöisellä risteili Lappeenrannan Laivat Oy:n aikana n. 190.000 matkustajaa ja M/S Camillalla on tähän mennessä matkannut n. 265.000 matkustajaa. Loppuosa miljoonan matkustajan määrästä tulee S/S Suvi-Saimaan, M/S Oriveden, M/S Katrillin ja M/S Sampsan matkustajista.

S/S Suvi-Saimaa toimii ravintolana Lappeenrannan matkustajasatamassa, M/S Camilla risteilee Saimaalle ja Saimaan kanavalle ja M/S Carelia Viipuriin.

Yhtiön toimitusjohtajana jo n. 20 vuotta toiminut Juha Willberg toteaa tyytyväisenä, että taaksepäin katsottuna voidaan hyvillä mielin sanoa yhtiön täyttäneen sille asetut tavoitteet laivaliikenteen järjestämisessä. Päinvastaisiakin esimerkkejä Saimaan alueelta löytyy.

" Kaupunki on saanut omansa takaisin ja uskoakseni aika paljon sen ylikin.
Laivat ovat ja kuuluvat ehdottomasti Lappeenrannan kesään ja satamaan, joka muutoinkin on yksi Suomen hienoimmista kokonaisuuksista Linnoituksineen ja vuoden 2003 vierassataman tittelin saaneine venepalveluineen.

Tällä hetkellä yhtiöllä ei ole ulkopuolista velkaa ja kalusto on hyvässä kunnossa.

Saimaan kanavan ja Viipurin liikenteen tulevaisuus puhuttuttaa nyt. Näiden kahdenkymmenen vuoden aikana on ollut monenlaista vastaavaa ongelmaa Viipurin liikenteen kanssa. On ollut laivapakko, joka poistettiin ja muuta vastaavaa. Maailma ja markkinatilanne muuttuu, ja meidän on muututtava sen mukana. Uskon, että tavalla tai toisella Saimaan kanavaa käytetään matkustajaliikenteeseen jatkossakin. Kanava on aivan uskomattoman upea vesireitti sulkuineen ja järvialueineen ja Venäjän puolen eräämaamaisemineen. Viime kesänä Saimaan Matkaverkko Oy, lappeenrantalainen matkatoimisto, vuokrasi M/S Carelia –aluksen ja aloitti uudestaan kesällä 2002 loppuneet
Viipurin risteilyt Lappeenrannasta. Ensimmäinen kesä sujui ennakko-odotusten mukaisesti, matkustajat olivat tyytyväisiä ja seuraavalta kaudelta odotetaan huomattavasti vilkkaampaa liikennettä. Vaikkakin viisumin kanssa."

Miljoonas matkustaja oli M/S Camillalle 5.7.2003 perheensä kanssa risteillyt lappeenrantalainen Nina Salmela.

Öljy ja ympäristö

Öljyä pumpataan maanuumenista kiihtyvällä tahdilla. Yksin Kazakhstanin valtio, uskoo pääsevänsä ensi vuosikymmenellä 180 miljoonan tonnin vuosituotantoon. (nyt noin 50 miljoonaa tonnia/vuosi)
Itämerellä arvioidaan jo muutaman vuoden sisällä liikkuvan yli 100 miljoonaa tonnia öljytuotteita vuodessa.
Maailman koko vuoden 2002 öljytuotanto oli noin 14.5 miljoonaa m3 päivässä eli yhteensä noin 5,2 miljardia m3 . Suomen vuosikulutus on 8 - 10 miljoonaa tonnia/v eli alle yhden päivän maailman tuotanto.

Miten öljyjätteet muodostuvat

Maailman öljyistä osa jalostetaan jo merellä öljynporauslaivoihin tai niiden yhteyteen rakennetuilla jalostuslaivoilla. Suurin osa kuitenkin konventionaalisesti maalla öljynjalostamoissa.

Ennen öljyn joko siirtoa jalostamoihin tai markkinoille öljyn pumppaaja joutuu poistamaa epäpuhtauksia kuten hiekkaa ,vettä ja sedimenttejä , joko "sentrifuugaamalla" tai tankeissa seisottamalla, jolloin pohjaan valuvat epäpuhtaudet ja puhdas voidaan kuljettaa ja myydä asiakkaalle. Epäpuhtaudet joko poltetaan omissa karkeissa polttimoissa tai viedään Ekokemin tapaisille laitoksille. Öljyä valuu aina jokin määrä öljynpurkauspaikalla jopa maahan . Varsinkin näitä öljylampia oli 90 luvulla paljon Surgutin öljyalueella Venäjällä.

Öljyn eräs ominaisuus on rikkipitoisuus. Varsinkin tässä artikkelissa puhuttu Kazakhstanin eräät öljylajit sisältävät rikkiä 4-5 %. Kyseinen rikki erotetaan ennen myyntiä. Se on kauppatavaraa, mutta siitä on ylitarjontaa maailmalla joten sen hinta ei aina edes kata kuljetuskustannuksia. On monenlaisia suunnitelmia rikin varastoinniksi. Eräät poistaakseen ongelmajätteen harkitsevat sen sijoittamista hylättyihin kaivoksiin jne,,,, koska se olisi halvempaa kuin myyminen tai muu turvallinen varastointi tai myynti.

Öljyn siirto pumppauksesta jalostamoihin

Öljyn siirtoon käytettiin 1800 luvulla puisia tynnyreitä – barreleita josta jäänteenä vieläkin öljyn hinnanmuodostus tapahtuu barreleissa.

Putket ongelmana

Neuvostoliiton romahduksen aikoihin oli suuria putkistovuotoja Siperiassa . Putkista pääsi rikkoutumaan jokiin ja luontoon pääsi näin valtavia öljymääriä .Tänään Venäjän öljyputkistoa uusitaan ja korjataan jatkuvasti. Uusia öljyputkia rakennetaan koko ajan kansainvälisin konsortioin, viimeisin valmiiksi saatu oli pari vuotta sitten noin 1500 km putki Kazakhstanista Mustalle merelle. Ja seuraavia on jo suunnitellaan Kaspian meren alueelle.

Nykyisin putket ovat moderneja viimeisellä tekniikalla varustettuja ; ympäristö on aidalla eristetty koko matkalta ja satelliittivalvottu. Valvontakeskuksessa voidaan suunnata kamerat heti ja hälytys voidaan antaa oikeaan paikkaan, mikäli liikettä havaitaan, missä tahansa putki alueella.

Venttiileiden ja pumppausasemien avulla voidaan rajata mahdolliset vuotokohdat yli miljoonan m3 kokoiseen putkeen

Laivakuljetuksissa vielä 80 luvulla jopa 0,2- 0,35 % kuljetushäviöitä

Öljynkuljetuksiin käytettäviä erityisiä laivoja "Tankkilaivoja" alettiin rakentamaan vuosisadan alussa ja toisen maailman sodan jälkeen alkoivat insinöörit suunnitella supertankkeja, joista suomalaisenkin suunnittelutaidon esimerkkeinä olivat Nesteen Tiiskeri ja Enskeri 274 metriä pitkiä ja 39 metriä leveitä

Nykyisin maailman suurin kelluva esine on mt Jahre Viking joka ottaa sisäänsä lähes 600.000 tonnia öljyä, on 458,5 metriä pitkä (1504 jalkaa) pitkä ja 68,9 (226 jalkaa) leveä=
1970-80 luvuilla oli laivoissa, myös Suomalaisissa, silloisissa "supertankkereissa" Tiiskerissä ja Enskerissä oli varustajan vaatimus, että jokaisen matkan jälkeen tankittuli pestä puhtaaksi ja laivan tankit piti tarkistaa ennen uuden lastin lastaamista.

Pesu tapahtui merivedellä kovalla paineella siten öljypartikkelit irtosivat teräksestä. Öljyn sekainen vesi pumpattiin erillis-säiliöihin, joissa sitten annettiin öljyn ja veden erottua toisistaan painovoimaisesti. Ja sitten vesi mereen. Usein saattoi Persianlahtea lähestyttäessä ajaa aikamoisissa öljymeressä, kun kaikilla ei ollut ollut aikaa seisottaa vesiä ja näin ollen öljyn ja veden erotus ei ehtinyt tapahtua.

Pesun aikana öljy- säiliöt pidettiin moottorista saadun kaasun pesemisen tuloksena tehdyllä suojakaasulla hapesta köyhänä niin ettei räjähdysvaaraa tullut

Tänään kun jokainen raaka öljytippa pyritään saamaan hyötykäyttöön,laivassa purkauksen loppuvaiheessa suoritetaan pesu raakaöljyllä ja säiliöön jaa ainoastaan öljykalvo joka huuhdellaan , höyrytetään tai vain esim , bensiinilastin jälkeen tuuletetaan ja säiliö saadaan näin kaasuvapaaksi
Vahinkoja on sattunut kaikkein kovin on ilmeisesti :

Exxon Valdez joka ajoi riutalle Alaskassa vuonna 1989. Viimeisin ympäristön seurantaraportti on ilmestynyt webbiin tammikuussa 2004. josta lyhennelmän ja artikkelin julkaisi mm. Australian radio osoitteessa (http://www.abc.net.au/news/newsitems/s1014035.htm) siintä yhä kiisteellään siitä kuinka paljon öljyä on samassa muodossa ja mikä on alueen laajuus jolla öljyä yhä on. Siitä ei ole enää kiistaa etteikö tuhot olisi paljon laajemmat kuin niiden oletettiin alkuvuosina olevan...

Kaikesta laivalla tapahtuvasta öljyn käsittelystä tulee pitää laivassa öljypäiväkirjaa minkä merenkulun tarkastajat voivat vaatia milloin tahansa tarkastettavaksi ja verrata öljy ja vesimääriä säiliöissä sekä sitä mihin säiliöt on puhdistettu . Itämeren alueella saa tyhjentää laivojen öljyisiä vesiä vain ainoastaan satamassa valvotuissa olosuhteissa ja authorisoidulle vastaanottajalle, joka sitten erottaa öljyn myy sen edelleen ja puhdistaa veden kelvolliseksi mereen...

Mitä sitten, kun vahinko on tapahtunut merellä , mitä voidaan tehdä

Öljyvahingot, mereen, sisävesistöön tai pohjaveteen joutuneen öljyn aiheuttama rantojen, veden tai maaperän likaantuminen sekä sen seurauksena mm. vedenkäytölle, alueen eläimistölle ja kasvillisuudelle sekä rantojen virkistyskäytölle koituvat haitat. Öljyvahingoilla on välittömästi ilmeneviä vaikutuksia, kuten lintujen, kalojen ja äyriäisten joukkokuolemat, ja pitkäaikaisia vaikutuksia, joita kuitenkin tunnetaan huonosti.

Öljyvahinkojen torjunta

Merellä ja sisävesillä tapahtuvaan öljynkuljetukseen ja yleensäkin laivaliikenteeseen liittyvästä öljyvahinkojen ennaltaehkäisystä on säädetty lailla. Nykyisin nämä kysymykset sääntelee annettu laki aluksista aiheutuvan vesin pilaantumisen ehkäisemisestä. Raakaöljyn ja öljytuotteiden merikuljetusta säätelevät vielä lukuisat kansainväliset sopimukset sekä öljyalan sisäiset sopimukset ja järjestelyt.

Kunnalliset viranomaiset ovat lisäksi joutuneet laatimaan erityisen öljyntorjuntasuunnitelman, jossa yksityiskohtaisesti selvitetään asianomaisen kunnan alueella esiintyvät riskitekijät ja mahdollisuudet vahinkojen torjumiseen. Kunnallinen öljyntorjuntaorganisaatio on rahoitettu öljysuojamaksuin eli käytännössä öljyn kuluttajilta öljyn hinnassa perityillä veronluontoisilla maksuilla.

Suomenlahden öljypäästöjen kulkeutumisen ennustaminen paranee

Suomenlahdelle kehitetään öljyntorjunnan apuvälineeksi järjestelmää, jolla voidaan ennustaa nopeasti ja entistä tarkemmin mereen päässeen öljyn kulkeutumissuunta. Jos onnettomuus tapahtuu, merialueen öljyntorjunnasta vastaavat viranomaiset pystyvät laatimaan nopeasti uusimpiin sää- ja virtaustietoihin perustuvan kulkeutumisennusteen Tämä auttaa öljyntorjunnan suunnittelua, sillä ennusteita laaditaan jopa kahden vuorokauden jaksolle eteenpäin

Yleisimmät öljynkeräysmenetelmät:

- Pumput
- Öljypuomit
- Sinkkerit
- Sorbentit
- Biologinen torjunta
- Skimmerit

Pumput

Öljy- ja kemikaalivahinkojen ennaltaehkäisy on myös pumppujen käyttö, joka omalta osin voi rajoittaa vahinkoa. Pumppuja käytetään jos vahingoittunut alus vuotaa öljyä, öljyn siirtämiseen toiseen alukseen.

Öljypuomit

Öljypuomia käytetään ehkäisemään öljyn leviämistä laajalle alalle sekä myös sulkea öljyn määräalelle. Puomia voidaan myös käyttää öljynohjaamiseen pois herkiltä alueilta. Ohjaamista voidaan myös käyttää öljyn keskittämiseen niin että se saadaan lähelle öljynkerääjää

Sinkkerit

Kemiallista torjuntaa ns. "sinkkereillä" ei tehdä suomessa. Sikkerit upottaa öljyn ja se taas vaikuttaa luotoon kielteisesti.

Biologinen torjunta
Biologinen torjunta on luonnollisten bakteerien hyväksikäyttö mutta öljypäästöjen siivouksessa merellä se ei toimi menetelmän hitauden vuoksi.

Skimmerit

Skimmerit (nauhakeräin ja harjakeräin). Öljynkeräys merellä toteutetaan harjajärjestelmällä ja merestä kerätty öljy säkitetään vahinkopaikalla myöhempää kuljetusta varten. Harjakeräimet on suomalaisen Lamor yhtiön kehittämä teknologia. Harjakeräimiä on mm. asennettu suomen öljynkeräyslaivoihin. Skimmeritä on myös teollisuuden käytössä jossa ns.nauhakeräin on se jota käytetään keräysaltaiden öljyisen veden puhdistamiseen. Vahinkotapauksissa jos esim., öljyä on joutunut ojaan niin vesi ojassa saadaan mobiililla nauhakeräimellä puhtaaksi. Talvella on tosin ollut vaikeuksia kerätä öljy pois – jää on ollut vakava ongelma.

T/T "Jahre Viking" pituus 458,5 m leveys 68,9 m - 564 739 TDW

Sorbentint

Sorbentit ovat erittäin käyttökelpoisia öljyvahinkojen siivouksessa varsinkin jos määrät ovat pieniä. Sorbentit adsorboi (öljy tarttuu pintaan kiinni) tai absorboi (öljy imeytyy huokosiin). Aikaisemmin sorbentteja pidettiin suurtöisinä ja pelättiin suuria jätemääriä.
Teknologia on kuitenkin kehittynyt ja uusia tuotteita on saatavissa kuten esim. adsorbentti joka on ympäristöystävällinen, biologisesti hajoava, uudelleen käytettävä (öljy puristetaan puristimella pois). Adsorbentit sopivat ehkä parhaiten öljysaneerauksien loppuvaiheessa kun jäljelle jäänyt ohut kalvo pitää saada pois. Eteenkin pienveneilijät hyötyvät ja edesauttavat vesien puhtaana pitämiseen käyttämällä "pilssi-kapulaa", kapula joka on tehty adsorbentistä imee vain öljyä ei vettä ja näin saadaan pilssi puhtaaksi. **Adsorbentti ei pala, ei syty edes imeytettynä öljyllä tai bensiinillä**, näin saadaan aikaan moninainen vaikutus kuten turvallisuus ja ympäristöystävällisyys. Imeytetty "kapula" laitetaan öljyisten jätteiden keräykseen

Adsorbentit sopivat parhaiten öljysaneerauksien loppuvaiheessa kun jäljelle jäänyt ohut kalvo pitää saada pois.

Veneily ja vesiensuojelu

Pienveneilijät voivat omalta osin vaikuttaa vesien puhtauteen käyttämällä sorbenteista tehtyjä "pilssikapuloita". Pilssikapula imee vettä kevyemmät aineet kuten öljyn ja bensiinin pois pilssistä. Samalla kun pilssivesi pysyy puhtaana niin ylitankkausten yhteydessä syntyvä palo- ja räjähdysvaara pienenee oleellisesti. Tärkein on kuitenkin se että pilssistä pumpattu vesi joka menee vesistöön on öljystä puhdas. Pienveneilijöille suunniteltu "kapula" (200mm x 300mm x 40mm) on tehokas ja kestävä, kun kapula on imenyt itsenä täyteen se voidaan jättää öljyisten jätteiden keräykseen. Samaa tuotetta voi käyttää kaikkeen öljy puhdistukseen. Mutta onhan se kumminkin hyvä että veneen pilssi on pudas öljystä. Puuvenelijä säästää omaa venettä ja saa näin hyvän suojan naftalta (kelluu pilssivesdessä) joka muuten syövyttää veneen pohjalaudoituksen ja lyhentää veneen ikää.

LOPUKSI

Suuria onnettomuuksia varten tulisi Suomessa olla esim. yksi öljyntorjuntakeskus sijoitettuna Kotkaan, johon olisi keskitetty järeä rantojen suojaus- ja puhdistuskalusto. Kun on kysymys suuresta määrästä rannalla kerättävästä öljystä, tarvitaan logistinen ketju:
1)
koneellisia kerääjiä (esim. erikokoisia harjakauhoja sovitettuina eri tyyppisiin koneisiin),
2)
pumppaus- ja letkukalustoa,
3)välikeräily- ja kuljetussäiliöitä.
Saaristossa koneiden ja laitteiden kuljetukseen ja kerätyn öljyjätteen poiskuljetuksen voi joutua käyttämään helikopteria, sillä saarien ja luotojen rannat ovat usein hyvin matalia. Suuri öljyonnettomuus on aina monen viranomaisen yhteistyötä.
Rantojen puhdistusmenetelmissä ja yleensä öljyntorjuntamenetelmissä on varmaan myös vielä tutkimukselle sijaa.

Suomessa on hyvin monimuotoinen rannikko: kalliota, hiekkaa, kivikkoa, kaislikkoa jne. eli rannoilta öljyn kerääminen on hyvin vaikeata ja erilaisia menetelmiä vaativaa. Öljylaatujen välillä on puhdistusmenetelmissä suuria eroja, tämä vaatii erilaisia keräysjärjestelmiä. Suomenlahdella kuljetetaan myös suuria määriä erilaisia kemikaaleja, mitkä onnettomuustilanteessa tuovat omat ongelmansa. Voimme vain toivoa että ponnistelut alusten turvallisesta merenkulutusta jatkuvat ja että mitään ei sattuisi
Lähteet: SYKE, IVL, WWF, öljyalankeskusliitto, VYH.

Hans Brunila
Ympäristöasiantuntia

Veikko Hintsanen
Merikapteeni, EMLog

Saimaan kanavan talviliikennetutkimukset

Yleistä

Taustaa

Vuonna 2000 valmistuneessa Itä-Suomen kanavahankkeita koskeneessa liikenne- ja viestintäministeriön työryhmäraportissa todettiin Saimaan kanavan ympärivuotisen liikenteen mahdollisuuksien jatkoselvitysten olevan perusteltuja. Raportin pohjalta Merenkulkulaitos teki kanavalla talvella 2000 – 2001 lämmityskokeiluja, joita oli tarkoitus jatkaa seuraavana talvena liikennöintikokeilla. Kokeilua ei voitu suorittaa kaudella 2001/02 kanavan kaukokäytön rakennustöiden ja kanavan huollon aiheuttaman liikennekatkoksen vuoksi. Talven 2002/03 osalta kokeilua kaavailtiin alustavasti suoritettavaksi normaalin liikennekauden jälkeen, jolloin kanavan korjaustöiden ei oletettu edellyttävän liikennekatkosta. Lietjärven sulun alempaan sulkuporttiin toukokuussa 2002 tapahtunut aluksen törmäys esti kuitenkin kokeilun toteutuksen liikennekauden jatkeeksi.

Sulkukorjausten vuoksi kokeilu päätettiin lykätä tapahtuvaksi ennen liikennekauden alkua 2003. Talven aikana Suomenlahden jäätilanne muodostui hyvin vaikeaksi, joten kanavan testiajoihin käytettävän rahtialuksen avustaminen olisi sitonut kohtuuttomasti jäänmurtokapasiteettia muutoinkin vaikeassa liikennetilanteessa. Poikkeuksellisen kuivan kesän ja aikaisen talven jäljiltä Saimaan vedenpinta oli hyvin alhaalla, ja Saimaan juoksutukset toteutettiin poikkeusjuoksutuksina. Kanavan läpi suunnitelluilla juoksutuksilla ei olisi ollut suurta merkitystä Saimaan vedenpinnan tasoon, mutta poikkeusjuoksutuksia oli perusteltu mm. vesiliikenteen tarpeilla, joten kokeilun edellyttämät juoksutukset olisivat saattaneet aiheuttaa epätoivottavaa julkisuutta. Näiden syiden takia vuoden 2003 alusliikennekokeilusta päätettiin luopua ja toteuttaa ne myöhemmin.

Tavoitteet

Kanavalla talvella 2004 suoritettavan talviliikennetutkimuksen tarkoituksena on antaa lisätietoa lämpöenergiavarantoa sisältävän veden juoksutuksen ja alusliikenteen yhteisvaikutuksesta vesiliikennekanavassa kertyvän jään muodostukseen. Mielenkiinnon kohteina ovat erityisesti pitkäaikaisen juoksutuksen vaikutus kanavan lämpöreservin kehitykseen ja kanavan liikennöitävyys erisuuruisen lämpöenergiavarannon omaavilla jaksoilla. Selvitysten tavoitteena on löytää rajaolosuhteet liikenteelle ja mallintaa sitä kautta kanavaan tarvittavan lisäenergian tarvetta.

Hankkeen toteutus

Sisältö

Hanke jakautuu väylätekniseen osaan ja alustekniseen osaan. Hanke on suunniteltu toteutettavaksi Saimaan kanavan liikennekauden päätyttyä siten, että koko kanavaa koskevat noin kahden viikon mittaiset testiajot ja mittaukset saadaan toteutettua helmikuun 2004 loppuun mennessä.

Väylätekninen osa
Väyläteknisen talviliikennekokeilun käytännön suoritus muodostuu lämpöreserviä sisältävän veden juoksutuksesta virtaamaseurantoineen ja kanavan veden lämpötilamittauksista sekä pakkassumman ja jäänmuodostuksen mittauksista. Veden juoksutus toteutetaan sekä Saimaasta kanavan yläosalle että Nuijamaanjärvestä kanavan alaosalle.

Alustekninen osa

Alusteknisen talviliikennekokeilun suoritus muodostuu instrumentoidulla aluksilla suoritettavista kanava-ajoista, joiden tuloksena kirjautuvat muistiin kaikki ajotapahtumat, aluksen nopeus, käytetty teho, jäätilanne ja mahdolliset etenemistä hidastavat ongelmatilanteet.

Liikennekokeilu aloitetaan olosuhteiden mukaan liikennekauden päätyttyä ja sen tulosten perusteella saadaan tietoa liikennöinnin vaikutuksesta kanavan lämpötalouteen sekä kokemuksia talviajan liikennöinnistä. Liikenne tapahtuu Mopro Oy:n JM Arppella ja MP Vekaralla ja tarvittaessa näiden yhdistelmällä. Väyläalus Kummeli ajaa kanavan läpi päivittäin simuloiden liikenteen vaikutusta kanavan jäänmuodostukseen. JM Arppella ja MP Vekaralla on suunniteltu tehtäväksi kolme miehitettyä koematkaa ja lisäksi yksi yhteinen miehitetty koematka. Testiajojen kokonaiskestoajaksi on suunniteltu noin kahta viikkoa.

Tulosten analysointi

Lämpötilahavainnoista ja virtaamatiedosta lasketaan kullekin halutulle kanavaosuudelle osuudella kulunut lämpöteho. Lisäksi arvioidaan jäänpaksuustietojen avulla jään sulattamiseen kuluneen lämpötehon osuus. Kulunutta lämpötehoa verrataan jäämassan paksuusprofiilitietoihin ja alusteknisen talviliikennekokeilun tuloksina saataviin liikennöinnistä tehtyihin havaintoihin, jolloin voidaan arvioida kuluneen lämpötehon vaikutusta jäärännin liikennöitävyyteen.

Tulosten perusteella voidaan arvioida rajaolosuhteita, joissa kanavaliikenne on mahdollista ylläpitää, ja tämän tilanteen ylläpitoon vaadittavaa lämpöenergian määrää. Kokeiden ja aikaisemmin tehtyjen teoreettisten tarkasteluiden pohjalta voidaan tarkentaa kanavan talviliikenteen ylläpidon teknisiä suunnitelmia, niiden kustannusarvioita sekä arvioida tarkemmin talviliikenteen kannattavuutta.

Olli Holm
Diplomi-insinööri
Merenkulkulaitos/väylätekninen yksikkö

www.vesitiet.org