

Kymijoen-Mäntyharjun kanava – EU:n portti Venäjän vesiteille

Kymijoen kanavalle tukea eduskunnasta

Päijänteen ja Saimaan vesistöjen alueelta valitut kansanedustajat tiedostavat Kymijoen-Mäntyharjun kanavavälin suuren merkityksen. Se on tärkeä maamme teollisuuden ja matkailun kannalta. Mutta samalla se voi olla myös portti Euroopan Unioniin ja Venäjän välillä. Kansanedustajien mielestä puheet riittävät. Nyt on ryhdyttävä nopeasti ja päättävästi sanoista tekoihin: on myönnettävä rahaa perusteellisiin selvityksiin, minkä jälkeen voidaan ryhtyä töihin.

Sivu 6.

Ruotsissa ymmärretty sisävesiteiden merkitys

Ruotsi on edelläkävijä kanavarakentajana. Götan tai Trollhättanin kanava on palvellut teollisuutta, kauppaa ja turismia jo parisensataa vuotta. Sitä on uudistettu ja laajennettu tarpeiden mukaan. Suomalaiset vesitieihmiset saivat kanavasta myönteisen käsityksen retkeilytään Trollhättanilla. Mutta Ruotsissakin kanavaihmiset valittavat valtiotulon pensettä vesitieliikennettä kohtaan. Se on rahoitukseksi jäänyt lapsipuolen asemaan maantieliikenteeseen verrattuna. Kuusankosken kaupunginjohtaja Reijo Huttunen kirjoittaa kanavasta sivulla 8.

Totuntuuko satojen vuosien unelma?

Kanavayhteys Päijänteeltä merelle on ehkä lähempänä toteutumista kuin kertaakaan aikaisemmin. Yhteyttä merelle on kaavailtu jo kolmisensataa vuotta sitten. Alunperin lähdettiin ajatuksesta, että kun itäraja on levoton, Päijänne pitäisi yhdistää Kokemäenjoen kautta Pohjanlahteen. Mutta se tie osoittautui niillä tekniikoilla mahdottomaksi. Itse asiassa Kymijoen kanavointi tuli realistiseksi mahdollisuudeksi vasta 1808-1809 sodan jälkeen. Kanavaa ei kuitenkaan tehty, sillä suurella Venäjän valtakunnalla oli muuta tärkeitä tekemistä.

Sivu 4.



Kuva: Antero Pulkkanen

Keski-Euroopassa siirretään raskaat kuljetukset vesi- ja rautateille. Tällä tavalla helpotetaan moottoriteitten liikennerruuhkia, vähennetään saasteita ja rakennetaan kestävään kehitykseen perustuvaa liikennepoliittikkaa.

Ympäri- vuotisuus ei ole ongelma

Ympäri vuotinen ja läpi vuorokautinen liikenne sisävesillä ei ole ongelma. Savonlinnalainen Mopro Oy on jo seitsemän vuotta käyttänyt monitoimialus Arppea jäänmurtoon ja tavarankuljetukseen. Honima on pelannut niin hyvin, että Mopron Sauli Immonen kaavaillee jo lisää lysten hankkimista. Immonen näkee Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat tärkeinä hankkeina. Mutta mitä ne olisivat ilman Saimaan-Laatokan kanavaa?

Sivu 4.

Venäjällä valtavat sisä- vesitieresurssit

Projektipäällikkö Auvo Muraja tuntee sisävesiliikenteen Suomessa ja Venäjällä. Venäjällä on liikennekelpoista sisävesireittejä kymmeniä tuhansia kilometriä. EU:n ja Venäjän keskinäisillä neuvotteluilla ratkaistaan aikanaan se, miten ja mistä kautta unionin ja Venäjän sisävesitiet saatetaan toistensa kanssa yhteyteen. Muraja esittelee Venäjän sisävesireittejä.

Sivu 7.

Puu "huilaa" halvalla järvi- ja jokiuitoissa

Uitto on halvin ja saatteettomin puun kaukokuljetusmuoto. Sitäpaitsi se on yhtä nopea kuin mikä muu kuljetusmuoto tahansa. Uittopäällikkö Timo Järvelä osoittaa vääräksi monet uittotoa "halveksivat" väitteet. Käsityksensä tueksi hän esittää selvää tutkimustietoa. Vesitiet ovat siten sopivia moninaiskäyttöön.

Sivu 5.

Vesitie- kuljetukset edullisia teollisuudelle

Vesitiekuljetukset ovat edullisimmat metsäteollisuudellekin. Suurimpana ongelmana on eri intressipiirien itsekkyys ja yhteistyön puute. Mutta nekin on ratkaistavissa, arvelee Enson logistiikkajohtaja Antti Vehviläinen. Hän alusti asiasta kansainvälisessä seminaarissa. Julkaisemme esitelmän sivulla 3.

Lisääarvoa keskustelusta

Kädessänne oleva uusi lehti on laatuaan Suomen Vesitieyhdistyksen ensimmäinen. Yhdistys toivoi, että lehden avulla voimme entistä paremmin esitellä sekä jäsenkunnalle että yhteistyökumppaneille yhdistystä ja sen toimintaa.

Viimeksi kulunut vuosi on toiminnallisesti ollut yhdistykselle normaalia hiljaisempia. Yhdistyksen toiminnanjohtajuuden yhdistyksessämme runsaan vuodetöskentelyn jälkeen. Uudeksi toiminnanjohtajaksi valittiin Antero Pulkkanen, joka on aktiivisesti tehnyt työtä vesiteiden hyväksi jo kesästä 1995 lähtien.

Keskustelu vesiteiden kehittämisestä on selvästi vilkastunut. Aktiivisimmin keskusteluun on noussut kanavapari Mäntyharju-Kymijoki, jolla saataisiin Keitele-Päijänteen alueen lisäksi myös Saimaan alue yhdistettyksi mereen ympärivuotisesti. Keskusteluun ovat osapuolina tulleet mukaan myös maakunnalliset liitot, jotka näkevät kanavahankkeet koko eteläistä Keski- ja Itä-Suomea edesauttavina hankkeina.

Suomen Vesitieyhdistys on toiminta-ajatuksensa mukaisesti lähtenyt mukaan maassamme käytävään kanavahankkeiden keskusteluun. Yhdistys on jo toimintajärjestäjänä useissa tilaisuuksissa. Yhdistys tarjoaa jatkossakin intressiorganisaationa roolin mukaisesti mahdollisimman monipuoliset keskustelut sekä puutteita että asiantuntemustaan.

Uskomme, että nyt käynnistetyllä riittävän laaja-alaisella hankkeella koskevalla keskustelulla saadaan selvitettyä kanavahankkeiden kokonaisvaikutukset ja talou-



Harri H. Lallukka

dellisuus. Näin luodaan parempi pohja tehtäville päätöksille.

Kanavahankkeisiin liittyneessä keskustelussa on toistuvasti haluttu varmistaa teollisuuden myönteinen kanta ja riittävä sitoutuminen hankkeisiin. On kuitenkin muistettava, että vientikuljetukset ja niihin liittyvät logistikkainvestoinnit vaativat sängen merkittäviä investointeja myös yrityksiltä. Useimmilla vientiyrityksillä on viime vuosina jouduttu nämä investoinnit tekemään nykyisten liikennevaihtoehtojen mukaisina. En kuitenkaan hetkeäkään epäile, etteikö teollisuus ilman erityistä sitoutumistakin tulisi hyödyntämään uusia nykyistä taloudellisia kuljetusvaihtoehtoja varsin pian niiden valmistuttua käyttökuntoon.

Toivon, että yhdistyksemme panos käytävään keskusteluun vesiteiden kehittämisestä toisi keskusteluun lisäarvoa ja johdonmukaisuutta, jolla saataisiin varmistetuksi hyvä lopputulos tässä koko yhteiskunnalle tärkeässä pohdinnassa. Samalla toivon yhdistyksemme jäsenistölle ja yhteistyökumppaneillemme mitä parhainta vuotta 1996.

Espoossa helmikuussa 1996

Harri H. Lallukka

Suomen Vesitieyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja

Vesiteillä tulevaisuus

Suomen Vesitieyhdistys siirtyi vuodelle 1996 toiveikkaalla mielellä. Vesiteiden kehityksessä on avautumassa uusia ja lupaavia näkymiä. Kymijoen-Mäntyharjun kanavapari on laajalla rintamalla nostettu esille varteenotettavana vaihtoehtona tehtävissä kestävässä kehityksen mukaisissa kuljetusratkaisuissa EU-Suomessa.

Keskustelu uusista kanavista on ollut alueellista ja paikallista hyötyihin ja ongelmiin painottuvaa. Hyötynäkökohdat ja kiistatonta kansantaloudelliset edut on tiedostettu niin Päijänteen latvoilla, Saimaan vesistöalueella kuin Kymijoen laaksoissa. On oivallettu, että Järvi-Suomen tulevaisuus-



Antero Pulkkanen

den näköalat ovat huomattavasti valoisammat kun ryhdytään puheista toimiin ja nostetaan vesiteiden rakentaminen niille kuuluvalla paikalla tasavertaiseksi maanteiden ja rautateiden kanssa.

Joulukuun seitsemäntenä 1995 kirjoitettiin uusi luku Järvi-Suomen vesiteiden edunvalvonnassa, kun Kymijoen-Mäntyharjun kanavaneuvottelukunta piti perustavan kokouksensa Kuusankoskella, Kymijoen partaalla. Neuvottelukunta on suurten ja monimukaisien tehtävien edessä. Mutta joka tapauksessa merkittävä askel Järvi-Suomen uusia kehitysnäkymiä kohti on otettu.

Samana päivänä Suomen Vesitieyhdistyksen hallitus päätti kokouksessaan hyväksyä yhdistykselle uuden tunnuksen, minkä näemme lehtemme ensimmäisellä sivulla. Logossa on havaittavissa V-kirjain, viitteitä linjaviitasta, vahvat mielikuvat rajattomien mahdollisuuksien "pelikentästä", sinisten järvien ulapasta. Ja etäisyydessä kuumottaa taivaan ja maan raja, horisontti, ja laineet.

Uskon rajattomiin mahdollisuuksiin. Toivon jäsenistön tukea tehtävissämme.

Antero Pulkkanen
toiminnanjohtaja

Yksi laiva korvaa 3222 rekka-autoa!

Joulukuussa 1995 Porin Tahkoluodon satamaan kiinnittyi lähes 30 vuotta vanha amerikkalainen höyrylaiva Locust. Sen ruumissa makasi suurin koskaan Suomen satamiin tuotu hiililasti. Siinä oli Kolumbiasta rahdattua mustaa polttoaavaa peräti 128 893 tonnia.

Diplomi-insinööri Esko Pöntynen Merenkulkuhallituksesta teki mielenkiintoisen vertailun. Hän laski, että samaan lastimäärän kuljettamiseen olisi tarvittu peräti 3222 Suomessa ja Ruotsissa käytössä olevia 60 tonnin rekkaa (hyöttykuorma 40 t) ja 4882 amerikkalaisia 40 tonnin rekkaa (hyöttykuorma 26,4 tonnia).

Rekka-kuskeja on tässä laskelmassa sama määrä kuin rekkojakin. Mutta Locust höyrysi Atlantin valtameren poikki vain 25 hengen miehistöllä.

Jos rekka ajaisivat peräkkäin runsaan sadan metrin turvavälillä suomalaisrekat muodostaisivat 358 kilometriä pitkän jonon eli Helsingistä vanhaa 4-tietä Konginkankaalle ja amerikkalaisrekat 542 kilometrisen jonon. Matka on sama kuin Helsingistä Lieksaan.

Suomalaisrekat maksavat uutena liki 1,5 miljoonaa markkaa. 3222 suomalaisrekan hinnaksi tulisi siis 4,8 miljardia markkaa. Sillä rytkästäisiin kaksikin Kymijoen-Mäntyharjun kanavaa. Ja valtiolle jäisi vielä muutama sata miljoonaa taskurahaksi.

Asiantuntijat arvioivat Locustin hinnaksi uutena 500 miljoonaa markkaa. Nykyarvoksi saadaan vajaat 50 miljoonaa markkaa.

Mainittu 128 893 tonnin hiililastin kuljettaminen 10 656 kilometrin matkan Kolumbiasta Tahkoluotoon maksoi 48,3 miljoonaa henkilöautoa.

lometriä kohti se tekee vain 0,00437 markkaa! Autokuljetuksen hintana käytetään 0,60 mk tonnikilometriä. Näin lasketuna tuon hiilikasan kuljettamiseen tarvittava rekkaralli maksaisi peräti 824 miljoonaa markkaa.

Tielaitoksen suunnittelunormien mukaan yksi täysperävaunullinen 60 tonnin rekka rasittaa tien rakennekerroksia yhtä paljon kuin 15 000 henkilöautoa. Silloin 3222 rekkaa rasittaisi teitä yhtä paljon kuin 48,3 miljoonaa henkilöautoa.

Luvut ovat huikeita.

Ruotsissakin ymmärretään Sisävesitiet ovat kätkeyty resurssi

Ruotsalaisten suuryritysten Stora Purchasingin, Swedish Steel AB:n (SSAB), Avesta Sheffieldin ja Skanska Mellansvergen kuljetusjohtajat ovat vakuuttaneet, että Ruotsissa vanhojen vesiteiden ja sisämaan kanavajärjestelmien lisääntyne käyttö aluskuljetuksiin, voisi olla kannattava logistinen vaihtoehto suhteellisen kalliille tie-, ilma- ja maaille kuljetuksille.

Kuljetusjohtajien mielestä ei

pitäisi käyttää ainoastaan Trollhättanin kanavaa, joka yhdistää Vänerjärven Göteborgiin. Yhtiöt ovat lähettäneet kanavan kehitysyhtiölle Dala Kanalsällskapet kirjelmän, jossa ehdotetaan Dalajokea (Ruotsin suurin joki) liikennöitäväksi väyläksi. Liikennöitävä osuus ulottuisi Skutskärin Orsajärviltä Skutskärin pariettaalle, joka sijaitsee Gävlen edustalla Pohjanlahden

rannalla.

Yhtiöt painottavat, että on tehtävä vakavasti otettavat taloudelliset selvitykset vesiteiden mahdollisuuksista ei ainoastaan kansallisesta tai pohjoismaisesta näkökulmasta vaan siinä on nähtävä koko eurooppalainen ulottuvuus.

Yhtiöiden kuljetusjohtajat huomauttavat, että sisävesiteiden kuljetukset ja vesitiekuljetukset yleensä ovat lisääntyneet Suomessa ja Länsi-Euroopas-

sa, ja että rannikkoliikenne ja ns. "Short Sea"-tyyppiset reitit ovat olleet selkeitä kaupallisia mahdollisuuksia, joista voi olla hyötyä tulevaisuudessa.

Dala Kanalsällskapin puheenjohtaja Hans Kers sanoo, että Daljoella vain 35 kilometriä ehdotetusta väylänpituudesta tarvitsee sellaisia investointeja, joilla mahdollistetaan matkustaja- ja myös muu liikenne.



VESITIED

Julkaisija:
Suomen
Vesitieyhdistys ry

Päätoimittaja:
Antero Pulkkanen

Toimittaja:
Ismo Parkkonen

Sivunvalmistus:
Nurmijärven
EXTRA-Kustannus Oy

Paino:
Uusimaa Oy Porvoo 1996

Sisävesi-meriliikenne ihanteellinen kuljetusratkaisu Lähimeriliikennejärjestelmien suurin uhka individualismi

Monille laivaajille, esimerkiksi metsäteollisuudelle, lähimeriliikenne ja sisävesi-meriliikenne tuntuvat ihanteellisilta kuljetusratkaisuilta. Mutta järjestelmien käytölle on uhkatekijöitä - ja suurin niistä on laivaajien, varustamoiden, satamien ja rahtienjättien individualismi. Näin uskoo Antti Vehviläinen, Euroopan toiseksi suurimman metsäteollisuusryhmän, Enso-Gutzeitin, logistiikkapalvelujen johtaja.

- Tämän teollisuuden laivaukset ovat normaalisti massiivisia ja tuotteiden keskimääräinen arvo on dollari per kilo. Lähinnä historiallisista syistä pääosa Enso-Gutzeitin tuotantolaitoksista sijaitsee itäisessä Suomessa. Seitsemän sataman ja terminaalien kautta kulkeva sisävesi-meriliikenteen alusten vuotuinen tuonti- ja vientivolyymi (raaka-aineita ja valmiituotteita) on noin 1,2 miljoonaa tonnia.

- Tyypillinen viikottainen perilaivaus Suomen sisävesiverkostosta on noin 1500 tonnia. Alukset kulkevat 200 merimailia Saimaan järviolueella, 23 merimailia Saimaan kanavan läpi ja sen jälkeen 1200 mailin meriosuuden. Matkataan vielä lähes 200 merimailia ylös Rein-jokea paperinallat-puretaan satamaterminaalien Saksan Düsseldorfissa tai Neussissa. Osa lastista jatkaa matkansa Reininproomuissa vielä jokea ylöspäin.

Vesitiekuljetus on taloudellisin

- Vesitiekuljetus on taloudellisin järjestelmä Enso-Gutzeitin kuljetuksille. Yhdistetty joki-merikuljetus on vesitiekuljetuksen vakio muoto. Yhden aluksen järjestelmällä voidaan kilpaila multimodaalisten järjestelmien kanssa.

- Kallit operaatiot reitin varrella sijaitseissa kokooma- ja väliterminaalissa ovat tarpeellisia. Pahimmillaan nämä toimet voivat aiheuttaa lisävahinkoja tuotteille. Erityisesti, kun kyseessä on halpa, yksiköimätön irtolasti, tällainen taloudel-

lisuus ja edullinen hinnoittelu on keskeistä. Siksi on tärkeää huolehtia lastin kunnosta, etenkin silloin kun kyseessä on kontittamaton tavara. Mitä vähemmän käsittelykertoja, sitä parempi. Tästä syystä sisävesimeriliikenteen verkostot tarjoavat kuljetuksille loistavan ratkaisun. Paperin suorissa vesitiekuljetuksissa Sisä-Suomesta Belgiaan tavarain vaurioituminen on 50 prosenttia vähäisempää kuin merisatamien ja väliterminaalien kautta tapahtuvilla reiteillä.

- Ruuhkautuvassa Euroopassa vesitiekuljetus on parempi ratkaisu myös tulevaisuutta ajatellen. Se tulee varmuudella valtaamaan merkittävän markkinaosuuden myös rautatieliikenteeltä, tieliikenteeltä ja puhtaan veden liikenteeltä. Kaikki ei kuitenkaan ole hyvin. On useita tekijöitä, jotka uhkaavat sisävesimeriliikennettä liikennejärjestelmänä.

Ongelmia, ongelmista pahin itsekeskeisyys

- Ensinnäkin minimilastiko ko voi muodostaa taloudellista laivauksia ajatellen ongelman. Läpimenoajat tuonnosta toimitukseen lyhenevät. Yhtiöt kiinnittävät entistä enemmän huomiota pääomakustannuksiinsa. Siten sopivien ja usein massiivisten lastavolyymien keräily on tulossa hankalamaksi. Tämä sekkaa heijastuu suoraan laivausfrekvenssiin. Asiakkaat tilaavat yhä tarvitsemansa tuotteet pienemmissä erissä pitääkseen varastonsa alhaisina. Näin mahdollisuudet suurten erien vesitiekuljetuk-



Antti Vehviläinen

siin pienenevät.

- Toisen haitan aiheuttaa paluukuoormien puute.

• lastaus- tai purkausterminaalien lastintarjonta mahdollistaa usein vain yhdensuuntaisen lastiliikenteen;

• jos sopivia paluukuljetuksia on saatavilla, ne on usein noudettava jostain muualta;

• joskus laivojen tekeminen rakennetta jättäen jollain tavalla olevien paluulastien kuljetusta;

• on olemassa myös Tor-du-Role eli lastinvarausjärjestelmä, joka estää paluulastien ottamisen jollain Keski-Euroopan alueilla.

- Kolmas haitta on riittämätön yhteiskunnallinen ja hallinnollinen tuki. Poliitikkojen ja viranomaisien näkemykset tulevaisuudesta ovat ainakin hyvin rajallisia tai sitten niitä ei ole lainkaan olemassa. Tämän tyypin järjestelmän ulkopuolinen heikkous saattaa olla sisävesimeriliikenteen tulevaisuuden toiseksi suurin uhka.

- Neljäs ja vaarallisin uhka on laivan- ja lastinomistajan selkeä itsekeskeisyys puhumat-

takaan satamaoperaattoreista tai laivausagenteista. Me kaikki osapuolel kehittämme toimintojamme laput silmillä emmekä halua nähdä, mitä ympäristössämme tapahtuu. Yhteistyö on pikemminkin poikkeus kuin sääntö. Näyttämme unohtavan, että olemme suuren kuljetusjärjestelmän osia. Tätä järjestelmää ei voi kehittää, jos kaikki vetävät eri suuntiin, kuten nykyisin valitettavasti kovin usein tapahtuu. Myönnän toki, että poikkeuksiakin on. Esimerkkinä on ruotsalainen Vänerin Port-yhteistyö.

Euroopan laajuisia

etuja tavoiteltava

- Korostan että kansallisen politiikan ei tulisi eikä pitäisi estää yhteisten, Euroopan laajusten tavoitteiden saavuttamista. Toivon lastinantajien edistävän sisävesimeriliikenteen ja lähimeriliikenteen tavoitteita eri organisaatioissa, kuten kansallisissa lastinantajien neuvottelukunnissa tai eurooppalaisissa rahtijohdon klubeissa. Myöskään ympäristöasioita ei pidä unohtaa.

- Euroopan laajuisen sisävesimeriliikennejärjestelmän harmonisointi on yksi kalleimmista haasteista. Alusten mittoilla, sulku mitoilla, siltojen alikulkukorkeuksilla ja muilla tekijöillä on historialliset alkuunsa. Ne aiheuttavat runsaasti lisäkustannuksia, jotka rahdinantajat lopulta joutuvat maksamaan. Siksi näitä tekijöitä olisi standardisoitava.

- Sisävesimeriliikenteen varustamoilla ja laivaajilla on aivan eri käsitykset järjestelmän taloudellisuudesta ja kannattavuudesta. Laivaajina olemme siitä mieltä, että operaatiivisten kulujen kehitystä on voitava kontrolloida. Kulukiteyteen vaikuttavista tekijöistä tärkeimpiä ovat mm. pääomakustannuksiin vaikuttavat investointituet.

- Markkinoilla on nykyisin tarjolla halpaa sisävesimeriliikenteeseen sopivaa tonnittoa, pääosin entisistä kommunistimaista. Tällä on lastinantajien kannalta ollut edullinen vaikutus rahtien hintaan. Tämä kehitys voi ja saa olla kuitenkin vain väliaikaista, sillä pitkällä aikavälillä se vaikuttaa kielteisesti sisävesimeriliikenteen järjestelmän kehitykseen.

- Tarvitaan pysyvä keskustelufoorumi, jotta pääsemme eroon mainitusta vesiliikenneelinkeinojen pirstoutuneisuudesta. Varustajien ja terminaaliohjaajien tulisi ryhtyä tekniseen yhteistyöhön muiden maapuolen kuljetusmuotojen kanssa. Kaikkien osapuolten välistä yhteistyötä on kehitettävä myös elektronisen tiedonsiirron ja lastien seurantajärjestelmien saralla.

Antti Vehviläinen on Enso-Gutzeit Oy:n logistiikkajohtaja. Tämä artikkeli on alustavasti julkaistu englantilaissa Lloyd's List -lehdessä 09.10.1995. Se perustuu Vehviläisen Duisburgissa syyskuussa 1995 pitämään esitykseen.

Suomen Vesitieyhdistys

Suomen vesitieyhdistys perustettiin 9. huhtikuuta 1981 Helsingissä. Sen "tarkoituksena on toimia Suomen vesiliikenteen kehittämiseksi samalla huomioon ottaen vesistöjen muut käyttömuodot sekä virkistys- ja ympäristökysymykset.

Yhdistyksen toimintaperiaattena on tehdä ja seurata esityksiä vesiteiden kehittämiseksi ja tehostaa alan intressiryhmien välistä yhteistyötä sekä korostaa vesiteiden hyväksikäyttöä osana logistista kokonaisuutta.

Yhdistys pyrkii tehostamaan keskustelua alan intressiryhmien kesken harjoittamalla mm. julkaisu- ja tutkimus- ja järjestämällä seminareja, kursseja ja osallistamalla alan tilaisuuksiin."

Yhdistyksen tarkoituksena ei ole voiton tai muun välittömän ansion hankkiminen siihen osallisille. Yhdistys ei myöskään harjoita minkäänlaista liiketoimintaa.

Merkittäviä miehiä, yhdistyksiä ja yrityksiä

Yhdistyksen perustavassa kokouksessa oli paikalla arvovaltainen joukko. Ja yhdistyksen hallintoelin valittiin toisikymmentä maaherra, vuorineuvoksia, toimitusjohtajia, valtion huomattavia virkamiehiä. Heistä mainittakoon mm. vuorineuvokset Uolevi Rade, Arne J. Aarnio ja Gay Ehrnrooth, ministeri Tankmar Horn, pääjohtaja Veikko Mäkinen, kansliapäällikkö Bror "Buntta" Wahlroos, ministeri Olavi J. Mattila, johtaja (nykyinen pääjohtaja) Kyösti Vesterinen, MTK:n puheenjohtaja Heikki Haavisto, vuorineuvos Yrjö Pessi, toimitusjohtaja Niilo Hakkarainen, toimitusjohtaja (nytemmin vuorineuvos) Jaakko Huomautila, kenraali Lauri Sutela jne.

Yhdistyksen hallitus

Suomen Vesitieyhdistyksen puheenjohtajana on varatoimitusjohtaja Harri Lallukka Metsäliitto Espoo, varapuheenjohtajana pääjohtaja Kyösti Vesterinen Merenkulkulaitos Helsinki ja jäsenenä toimitusjohtaja Sauli Immonen Mopros Oy Savonlinna, uittopäällikkö Timo Järvelä Järvi-Suomen uittoyhdistys Mikkeli, kaupunginjohtaja Sulo Kilpiö Varkaus, yhtiöjohtaja Niilo Laakso liikenneministeriö Helsinki, kaupunginjohtaja Asko Liimatainen, Viitasaari, merenkulkuneuvos Kimmo Mannola Merenkulkulaitos Helsinki, projektipäällikkö Auno Muraja Joensuu, osastopäällikkö Matti Raivio Suomen ympäristökeskus Helsinki, johtaja Leena Saviranta Uudenmaan ympäristökeskus Helsinki, pääjohtaja Pentti Takala Metsähallitus Vantaa, tuoterhymäpäällikkö Tero Takama VR/VR Cargo Helsinki, osastopäällikkö Olavi Tyrsky Finncarriers Oy, Helsinki, logistiikkajohtaja Antti Vehviläinen Enso-Gutzeit Oy Helsinki ja rakennusneuvos Alpo Väänänen Helsinki.

Yhdistyksen toiminnallista johtajana on rakennustarkastaja Antero Pulkkanen, jonka tavoitetaan numerosta 951-7404 351. Vesitieyhdistyksen jäseniksi voivat liittyä yksityiset henkilöt ja oikeustoimikelpoiset yhteisöt.

Suursatamista kiistaa pääkaupunkiseudulla

Pääkaupunkiseudulla puuhataan kahta uutta suursatamaa: Helsinkiin Vuosaareen ja Kirkkonummi (Finlines Oy, Nokia Oy, Cultor) Kanteen. Kummankin kustannukset olisivat ilmeisesti 1,5 - 2 miljardin markan haarukassa. Tarkkoja numerotietoja ei vielä ole olemassa, vaikka uusia lukuja heitteillä ilmaan melkein kuukausittain.

Satamapaikkojen välillä on käyty kiistaa jo vuosia. On esitetty laskelmia toisensa perään, joilla on pyritty osoittamaan jompikumpi edullisemmaksi. Mutta nämä suursatamat ovat tarpeellisia. Tammikuun lopulla Helsingissä pidetyssä kuljetusalan seminaarissa Me-

renkulkuhallituksen pääjohtaja Kyösti Vesterinen ja VR:n pääjohtaja Eino Saarinen torjuivat satamapuhut. He toteivat tyyliä, että Helsingissä on kysymys kunnallispolitiikasta ja Kirkkonummen Kanteen kysymys yksityisten liiketoimintayhteisöjen eduista. Myös UPM-Kymmene logistiikkajohtaja Jussi Sarvikas katsoi, että suursatamat ovat teollisuudelle tarpeellisia. Eivät lästämättä saaneet ymmärtämystä sen enempää Kiteojen Oy:n varatoimitusjohtaja Ilkka Tirko-selta kuin toimitusjohtaja Nils-Christian Bergiltäkään, joka markkinoi Suomea ulkomaille investointikohteena.

Vesterisen mukaan uusien

satamien maksajina olisivat veronmaksajien ohella myös kauppa ja teollisuus.

- Miksei kukaan ole kysynyt, ovatko ne valmiita maksamaan satamien rakentamisen, Vesterinen tivasi tilaisuudessa.

Vesterinen piti muutakin hanketta tarpeellisena. Sitäpaitsi ratavaihtoehdot (tunneli Vuosaaresta Keravalta ja sähköraita Kanteesta Lohjalle) maksaisivat noin miljardi markkaa. Se on puolet koko maan rautatierahoista. VR:n Saarinen pelkääkin, että nykyisen rataverkon uusimiseen ja korjaamiseen ei jäisi riittävästi rahaa.

Nils-Christian Bergin mukaan ulkomaiset yritykset

ihmettelevät jo nyt, että mitä Suomi tekee niin monella satamalla kuin meillä on.

Logistiikkajohtaja Jussi Sarvikas ilmoitti suoraan, että UPM-Kymmene ei tarvitse pääkaupunkiseudun jätissatamia. Hänen mukaansa tilanne on mahdoton, jos VR pakottaa vasten tahtoaan tinki-mäin teollisuudelle tärkeistä rautahankkeista satamaraiteiden vuoksi.

Valtioneuvosto on nyt temppelein harjalla. Helsinki voi tulla ratkaista itseen rakentaa se sataman Vuosaareen vai ei. Mutta rataratat ovat valtion kukkaroissa. Jos se ei avaa työrejä, Vuosaaren jättäminen jää ilman rautatieyhteyttä. Ja mikä

satama se sellainen on?

Kantviken rakentamiseen tarvitaan taas valtioneuvoston lupa.

Joka tapauksessa kumpikin satama niellisi veronmaksajien rahoja miljarditollalla. Miksi niitä ajetaan suurella viimalla, mutta esimerkiksi liikenneministeriössä ei ole edes selvitetty Kotkan-Haminan satamaparin etuja siinäkin tapauksessa, jos Kymijoen-Mäntylahden kanavat rakennettaisiin. Eikä ministeriöillä ole riittänyt mielenkiintoa tutkia kanavaparin merkitystä ja mahdollisuuksia. Eriläiset korkeat virkamiehet toteavat vain, että he eivät tutki niitä, koska heillä ei ole siitä mieltäystä!

Talviliikenne ei ole mikään ongelma sisävesillä

Saimaalla jäänmurtoa ja liikennettä jo seitsemänä peräkkäisenä vuonna

Kymijoen-Mäntyharjun kanavapariilla voitaisiin ratkaista osa sisävesiliikenneongelmista. Moprolla on kokemuksia ja tietoa Saimaan vaikeasta talviliikenteestä. Näkemys on Sauli Immosen, savonlinnalaisen Mopro Oy:n toimitusjohtajan. Hän tuntee asian, mistä puhuu. Hänen yhtiönsä omistama monitoimialus/jäänmurtaja "Arppe" on rynninyt Saimaalla vuodesta 1990. Immonen on nimennyt murtojansa aivan oikein: Nils Ludvig Arppe oli Saimaan ja vesistöalueen, -liikenteen ja teollistumisen uranuurtaja jo 150 vuotta sitten.

Mopron "Arppe" on ollut myös uuttera. Se on avannut väyliä, avustanut muita aluksia ja kulkettanut teollisuudelle raaka-ainetta omaan lukuunsa tammi-huhtikuun aikana yli 500 000 tonnia eli yli 110 miljoonaa tonnikilometriä.

- Paljon on tuohon tonnimäärään sisällynyt, paljon on kalustolta vaadittu ja vielä enemmän on miehistön tuotekehittelyä koeteltu, Immonen muistuttaa. Eikä siinä kaikki.

- Helpompaa olisi kertoa siitä, mitä ei ole tapahtunut kuin siitä, mitä tuona aikana on tapahtunut, tokaisee hän nyt.

Saimaalla ympäri vuoden

- Vuodesta 1990 on Saimaan vesistöalueella liikennöity ympäri vuoden. Liikennöinti on tehty yksityisin voimin, ilman yhteiskunnan tukea. Tästä johtuneen se yleinen käsitys, että sisävesiliikenne on kausiluontoista, arvelee Immonen.

- Nyt puhutaan jäänmurrosta, mutta pitäisi puhua talviliikenteestä. Usein kysytään, miten paksumuuta jätetään murtamaan ja miten paksuissa jäissä pystytään liikkumaan. On sanottava, että jään paksuus ei ole ongelma, sillä alusten jäänmurtokyyky tiedetään tarkkaan. Mutta kun jään päällä on lunta 20-30 senttiä, tuulta 20 metriä sekunnissa, avoränni ja maihin

matkaa pari kilometriä, niin silloin jo ihmetellään, miksi alukset eivät kulje. Se johtuu pelkäästään siitä, että kysymys on talviliikenteestä eikä jäänmurrosta.

- Kaikesta huolimatta sisävesien talviliikenne on ratkaistavissa jase on tietyillä alueilla jo ratkaistakin.

- Talviliikenteen ongelmallisille kohdille on tyypillistä väylän mataluus, veden virtaus muualta kuin väylän kohdalta ja vaihtumattoman vesimassan niukkuus. Näissä kohdissa runsas liikenne pahentaa tilannetta, koska jäätyminen tapahtuu pinnasta käsin eikä allaoleva vesimassa pysty sulattamaan alempia jääkerroksia. Tällöin tullaan tilaan, jossa väylä voi olla jäässä tai jääsohossa aina pohjaa myöten. Näitä kohtia on Saimaalla puolenkymmentä, mutta pienillä väylän muutoksilla nekin voidaan poistaa.

Saimaan kanavat talvet kiinni

- Saimaan kanava on tyypillisesti tällainen kohde. Sen vuoksi ympärivuotinen liikenne Saimaan kanavassa ilman suuria investointeja on mahdollista normaaleina pakkastalvina. Samalla on kuitenkin muistettava, että Saimaan kanavan saattaminen ympärivuotiseen liikenteeseen ja liikenteen jatkua ylläpitäminen sil-



Tässä "Arppe" hoitelee suurta puukuormaa.

lä ei ole liike- eikä kansantaloudellisestiakaan kannattavaa.

- Tosi asia on, että laivat eivät kulje lumihangessa nyteivätkä myöskään tulevaisuudessa. Saimaan kanavan kautta kulkevat laivat joudutaan vetämään "nahkoineen" Saimaalle ja takasin tietyissä ääriolosuhteissa. Nämä sattuvat tammi-kuun ja huhtikuun alkuun. Niiden välisen ajan kanava on yksinkertaisesti kiinni. Eli tässä pitää paikkansa vanha hokema ihanneammattista: "kesällä kansakoulun opettajana ja talvella kanavavahtina!"

- Saimaan kanavan liikennettä rajoittaa vielä tuloväylä mereltä. Etelä- ja lounaistulot, jotka ovat tyypillisiä alueella keväällä, pakkaavat ahtoja Viipurinlahdelle joskus sellaisella voimalla, että liikenne saattaa pysähtyä moiniksi vuorokausiksi sen kokoisilta aluksilta, jotka liikennöivät Saimaan kanavalla.

- Tässä on syitä, joiden vuoksi "jotain tarttis tehdä" ympärivuotisen liikenteen saamiseksi ja turvaamiseksi. Mielestäni Kymijoen-Mäntyharjun kanavapari ratkaisisi näiden vesistöjen talviliikenneongelmat. Näillä kanava- ja järvalaueilla ei ole sellaisia tyypillisiä talviliikenteeseen liittyviä pullonkauloja, joita ei jo kanavien rakentamisvaiheessa voitaisi ottaa huomioon.

- Ja mikä tärkeintä: tämä ympärivuotisesti toimiva väylä ratkaisi antaisi Euroopan Unionin laajentuessa tulevaisuudessa mahdollisuuden jatkaa ympärivuotista liikennettä mahdollisen Karjalan kanavan (Laatokka-Saimaa) kautta aina pohjoiselle Jäämerelle saakka. Vasta silloin voidaan puhua yhdistetystä meri- ja sisävesiliikenteestä ja vesiliikenteen "tiukentamisesta" yhdistetyksi meri- ja sisävesiliikenteeksi.



Monitoimialus "Arppe" uurastaa Saimaalla kesät ja talvet. Jää ei estä sen kulkua.

Lisäselvityksiä tarvitaan vielä ennen kuin vuosisataishaave toteutuu

Kymijoen-Mäntyharjun kanavapari kannattava jo nykyisellä liikenteellä

Suomen itsenäistymisen jälkeen ensimmäinen yksityiskohtainen kanavasuunnitelma laadittiin jo 1919. Mutta siihen homma jäi mähtikin. Vasta öljykriisi ja vuokratun Saimaan kanavan rakentaminen herättivät ajatuksen uudelleen henkiin. TVH laati teknisen selvityksen 1975. Siihen liittyvä vaikutus selvitys valmistui 1984. Suunnitelman lähtökohtana oli 2,4 metrin kulkusyvyys ja kahdeksan sulkua.

Viimeisin Merenkulkuhallituksen tekemä suunnitelma on vuodelta 1993. Sitä täydennettiin viime vuonna.

Kanavan kokonaispituus Heinolasta Kotkan edustalle olisi 90 kilometriä. Siitä runsaat 20 kilometriä tulisi olemaan kaivettua maakanavaa, loppu jokea ja järviä. Kokonaispituuskorkeus Päijänteellä Suomenlahdella on 78 metriä. Kanava jaettaisiin lohkoihin kahdeksalla sululla, joiden putoukset vaihtelisivat 6:n ja 13:n metrin välillä. Sulut ja kanavointi eivät vaikuttaisi Kymijoen nykyisiin vedenkorkeuksiin.

Sulut tulisivat Kimolaan, Voikkaalle, Kuusankoskelle,

Kelttiin, Myllykosken, Anjalan ja Tavastilan vaihtoehdossa Juurikosken ja Ylänuumel-le. Korkeakosken vaihtoehdossa taas Pernoseen ja Korkeakosken.

Viimeisissä suunnitelmissa kanava on mitoitettu aluksille, joiden maksimituudet ovat 120 metriä, leveys 15 metriä ja syvyys 3,4 tai 4,5 metriä. Sillat rakennettaisiin tai nostettaisiin niin, että mastokorkeudeksi tulee 8 tai 10 metriä. Kanavasta tulisi ympärivuorokautiseen ja ympärivuotiseen liikennöintiin sopiva. Se vaatii tiettyä erityisjärjestelyä: sisävesille on kehitettävä jäänmurtokaluja ja sulkujen on pysyttävä toimintakykyisinä kovallakin pakkasilla. Mutta ne eivät aiheuta

teknisiä eikä muitakaan pulmia. Ratkaisut ovat olemassa.

Kymijoen kanavan rakennuskustannuksiksi lasketaan nykyarvossa suuremmalla syvyydellä (4,5 metriä) 1,4-1,5 miljardia markkaa.

Mäntyharjun kautta yhteys Saimaalle

Mäntyharjun kanavan kautta voitaisiin yhdistää Päijänteen ja Saimaan vesistöt. Näin myös Saimaalla avautuisi läpi- vuotinen ja ympärivuorokautinen vesiliikenne Suomenlahdelle.

Tämän kanavan kokonaispituudeksi tulisi linjausvaihtoehdosta riippuen 90-120 kilometriä. Mutta erikoista asiassa on

se, että kaivettavaa kanavaa tulisi olemaan vain noin 7 kilometriä.

Kanavan reitti kulkiisi Konnivedeltä Heinolan Sulkavan- kosken lävitse Ala- ja Ylä-Rievelinjärvien kautta Tarhavedelle. Kosket ohitettaisiin lyhyillä sulkukanavilla. Tarhavedeltä kanava jatkuisi Miekkan- ja Pyhänselän kautta Pyhävedelle, josta Kiepinsalmen kautta Mäntyharjun ohi Kallavedelle. Siitä eteenpäin on kaksi vaihtoehtoa: joko Raajojenlahdesta Matkuslampien kautta Yöveden Rautlahteen tai Taipaleenlahdesta Mustalammen kautta Sorvalahteen, josta Kuolimolle ja Orraintalpaaleen kautta Saimaalle.

Konniveden ja Saimaan korkeusero on vain 1,5 metriä. Korkeimmillaan kanava kävisi Pyhävedellä 81 metristä. Sulut olisivat samantyyppisiä kuin Saimaan kanavalla. Sulkujen lisäksi tulisi rakennettavaksi 11 siltaa ja kaksi lastauslaituria.

Mäntyharjun kanavan rakentamiskustannukset olisivat noin 500-550 miljoonaa markkaa.

Kanavat olisivat jo nykyisillä liikennemäärillä kannattavia.

Mutta vielä tarvitaan jatkoselvityksiä. Ne on jaettu kolmeen osaan: tekniseen, ympäristölliseen ja talviliikenteelliseen.

Uitto on nopea, halpa ja ympäristölle ystävällinen tapa kuljettaa puutavaraa

Uitto ei ole hidas, kallis ja vanhentunut puutavaran kuljetustapa, väittää Järvi-Suomen uittoyhdistyksen uittopäällikkö Timo Järvelä.

- Nykyaikainen nippu-uitto on edelleen kustannuksiltaan kilpailukykyinen ja ympäristöystävällisin puutavaran kaukokuljetuksen vaihtoehto. Toisin tämä koskee maantieteellisesti vain Kymijoen ja Vuoksen vesistöalueita. Nämä ovat 400 - 500 kilometriä pitkiä ja runsasjärvisiä, ja niissä järvet on tarpeen mukaan yhdistetty toisiinsa kanava-, sulkua- ja nosturijärjestelmillä nippu-uittoon soveltuviksi vesireiteiksi.

Uitolla on pitkä historia

- Suomessa on uitettu puuta satoja vuosia. Ensin koltarpeiksi eli poltto- ja rakennuspuiksi. Määrät olivat vähäisiä. Vasta metsäteollisuuden syntymisen ja kehittymisen myötä 1700- ja 1800-luvulla puumäärät uitossa moninkertaistuivat. Avoveden aikana tehdas- ja sahalaistoksilla tarvittava vuosittainen puumäärä uitettiin, koska muita kaukokuljetusmuotoja ei ollut. Talvisin käytettiin hevostuljettuja, mutta matkat olivat lyhyitä ja puumäärät pieniä.

- Ensimmäinen rautatie avattiin Helsingin ja Hämeenlinnan välillä 1862. Sen jälkeen rautatieverkko laajeni nopeasti. Talvisuon mennessä maassamme oli jo lähes 6000 kilometriä rautateitä. Ensimmäinen auto Suomessa nähtiin vasta 1900. Kuljetuksissa autolla oli merkitystä vasta ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Juuri ennen talvisodan puhkeamista Suomen teillä puskutti jo noin 13 000 kuorma-autoa.

Järvelä muistuttaa, että uitto säilytti valta-asemansa 1960-luvun lopulle asti, jolloin raakapuusta vielä yli 50 prosenttia uitettiin. Sen jälkeen uiton merkitys on tasaisesti ja nopeasti laskenut niin, että nykyisin sen osuus on vain muutamia prosentteja.

- Vuoden 1995 uittomäärä on noin 2 miljoonaa kuutiometriä. Se on kuitenkin puolessa miljoonaa kuutiometriä enemmän kuin edellisellä vuonnalla. Onko jo uusi nousu alkanut?

Miksi uitto tuli alas?

Uiton alasajolla oli monilla alueilla lähes dramaattinen vaikutus. Kausityöttömyyskasvoi, muuttoliike lisääntyi ja kylät tyhjenivät.

- Uiton vähentämiseen ja lopettamiseen on monia syitä. Ensiksi muutama taustatieto.

- Uitto jaetaan irtouittoon ja nippu-uittoon. Edellisessä pöytäliivat irrallaan ja jälkimmäisessä puut sidotaan 15-20 kuutiometrin nippuihin, jotka yhdistetään 15 000 - 20 000 kuutiometrin jonolautoiksi.

- Alunperin käytettiin vain irtouittoja, jotka edellytti puuvarastojen kerryttämistä talvikauna puron ja jokien varsille suurin "lansseihin", joista ne keväällä viiväksikäyttään pantiin liikkeelle "rysäyttämällä". Puuhävikki oli kuitenkin suuri, sillä yksittäisen puun kellumiskyky (tai kyytömyys) ratkaisi sen, kuinka paljon puuta tuli perille.

- Maantie- ja rautatieverkkojen tiheydessä ja niitä vastaavien kuljetusmuotojen kehityksessä siirrettiin ensin hankalat, kallitit ja uittoromantikkaa pursuavat puroulot maantiekuljetuksiin. Myöhemmin jouduttiin eri syistä, markan ollessa useimmiten konsulttina, luopumaan irtouitoista suurillakin nippu-uittoon soveltumattomilla jokiväylillä. Viimeksi suuri ja perinteikas, aikanaan Lapin elintärkeä Kemijoen irtouitto lopetettiin 1991.



Timo Järvelä

Alunperin suuri energian tarve ja raaka-aineen ja valmiiden tuotteiden kuljetusmahdollisuudet pakottivat metsäteollisuuslaitokset sijoittumaan suurten jokien alajuoksulle ja meren rannalle. Syntyi teollisuuskeskittymiä. Raakapuun hankinta-alueet laajenivat pitkien vesireittien. Kilpailu puusta oli alusta alkaen kovaa. Kuljetusreitit ja energialähteiden monipuolistuttua tehtaiden sijoittuminen sisämaahan mahdollistui. Näin raakapuun kuljetusmatkat lyhenivät, ja junat ja rekka-autot korvasivat joko kokonaan tai osittain uiton.

- Viime vuosina on voimakkaammin kritikoitu biomokkuuden ja mäntytukin laatua. - Metsäteho ja Keskuslaboratorio tekivät yhdessä Kaipolan ja Voikkaan paperitehtaiden kanssa 1992-1993 laajan tutkimuksen uitetun kuusen laatuun vaikuttavista tekijöistä. Tutkimuksen perusteella voidaan havaita, että kaukokuljetusmuodolla sinällään ei ole merkitystä laadun kannalta, vaan aika kaadosta käyttöön on ratkaiseva. Massan vaaleusarvot eivät huoneone, jos puu saadaan tehtaan käyttöön alle kahdessa kuukaudessa. Tänä päivänä uitoille tuo aikarajaus ei ole mikään ongelma.

Virheellisiä kuvitelmia

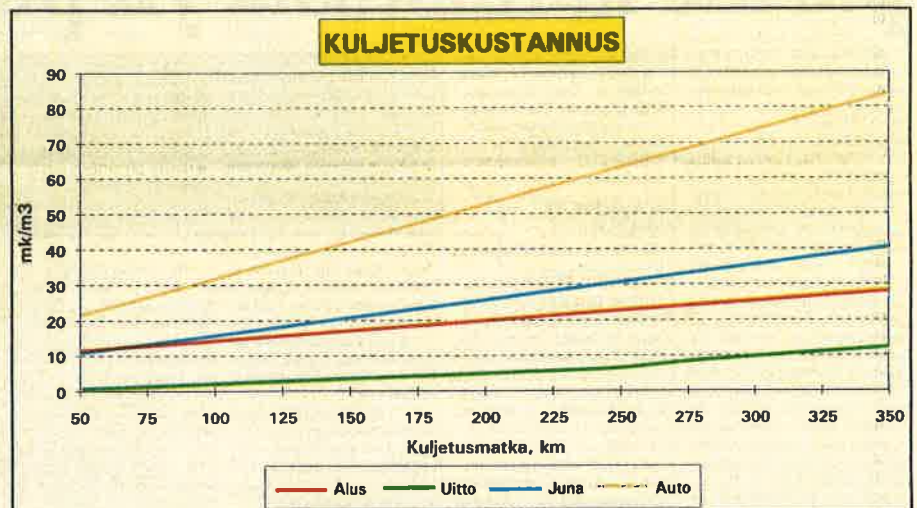
- Valmiiden tuotteiden laatuvaatimukset, että raaka-aine on tuotava tehtaalte mahdollisimman tuoreena. Etenkin hiomolle, hiertämölle ja sahoille tämä on tärkeää.

- Tuoreena pitäminen edellyttää nopearytmistä toimintaa. Uitto oli perinteisesti pidetty hitaana kuljetusmuotona osittain siksi, että puuta oli totuttu kuljetusvaiheen lisäksi varastoitamaan pitkiä aikoja vedessä, jotta se olisi säilynyt tuoreena. Varastointiaika laskettiin uiton viaksi samoin kuin varastointiaikana puutavaran laadulle tapahtuneet vahingot (mm. sinistyminen). Tosiassassa vielä suuremman vahingot laadulle olisi syntynyt, jos puuta olisi varastoitu vastaava aika maalla, autoissa tai rautatievaunuissa. Paineet uitoista vastaan kuitenkin kasvoivat.

- Käsitys siitä, että uitto vaatii suuria varastoja (sitoo pöytäliomia) johtune irtouittoajalta. Siinäkin puu varastoidaan pitkien talvea joen penkalle ja sitten ne keväällä jäiden lähdon ja kevättulvan yhteydessä suurella rymillä viivrytetään jokeen. Aikataulutettu nippu-uitto ei vaadi sen suurempia va-



Huhtikuussa 1995 otetussa kuvassa puuniput soluvat kohti tehtaita.



rastoja kuin aikataulutettu rautatiekuljetuskaan.

Nykyaikainen nippu-uitto

- Viime vuosina on voimakkaammin kritikoitu biomokkuuden ja mäntytukin laatua.

- Uitto ei siis ole tässäköön ongelma. Se on mahdollista, kunhan tutkimuksen osoittamista aikarajoista pidetään kiinni. On lisäksi muistettava, että puusepänlaatuisen mäntysahatavaran osuus koko mäntysahatavaraa on hyvin vähäinen.

Uitto on edullinen

- Metsäteho selvitti myös uiton kustannuksia verrattuna kaikkiin muihin kuljetusmuotoihin. Tutkimuksessaan, "Puutavaran aluskuljetus", Metsäteho tarkasteli kaikkia puutavaran kaukokuljetusmuotoja ja toteutuneiden kustannusten pohjalta niiden keskinäistä hintakilpailukykyä. Kuljetusvirtana oli kaksi miljoonaa kuutiometriä.

- Tutkimus osoitti yksiselitteisesti, että uittokuljetusketju: tienvarsi-varastosta tehtaan syöttöön on edelleen halvin kuljetusmuoto yli 100 kilometrin kuljetusmatkoilla. Vertailu aluskuljetusten ja uiton välillä

osoittaa, että kustannusten ero uiton hyväksi on matkasta riippuen jopa 9 - 15 markkaa kuutiometriltä.

...ja nopea

- Uiton hitaus on muisto menneiltä ajoilta. Purouittojen ja irtouiton aikana puut ajettiin ensin rannoille, kuorittiin, kuivatettiin ja vieritettiin veteen. Sitten samaa sumaa käsiteltiin ns. erottelupisteissä pölyteillä, jotta jokainen firma sai merkkinsä mukaiset tavarat itselleen.

- Varastokierto oli hidasta myös nippu-uitossa silloin, kun yhtiot pöivät suuria varastoja ja hankinnan suunnittelu ja toteutus eivät kohdanneet toisiaan. Toisin sanoen korjuu meni pitkäksi, jolloin ylimääräinen puu varastoitiin ns. uittovarastoihin, osittain säilymään, osittain pilloon herrojen katseilta.

- Nykyisin uittavat puut voidaan ja ne tuleekin ajaa suoraan metsästä pudotuspaikalle, sitoa nippuihin ja siirtää ne koneellisesti veteen. Jos ja kun veteenajo tehdään keskitetysti, kuorman tekoon ei montaa päivää kulu.

- Itse uitto kestää Joensuusta Lappeenrantaan keskimäärin vain viikon. Sinä aikana puut

eivät ehdi sinistyä eikä pilaantua.

- Jos kuorman koko on esimerkiksi 20 000 kuutiometriä, se on yhtä paljon kuin 500 rekakuumaa tai 20 junaa. Kysy: sopii, kuinka nopeasti vastaava puumäärä siirtyy maitse Joensuusta Lappeenrantaan tehtaille?

Ympäristölle ystävällinen

- Ympäristöasiat ovat metsäteollisuudessaakin tulleet entistä tärkeämmiksi ja monessa asiassa jopa ratkaiseviksi. Uitto on kuljetusmuodoista päästöiltään kaikkein ympäristöystävällisin, sillä suuriteyksiä kohti autokuljetuksen päästöt ovat noin 17 kertaa ja rautatiekuljetuksen noin 4 kertaa suuremmat kuin uiton tai aluskuljetuksen.

- Kansainvälisesti on yleisenä pyrkimyksenä ollut raskaiden kuljetusten siirtäminen pois maanteiltä, missä konnossapien ja liikenteen aiheuttamien muiden kustannusten kasvu on ollut hyvin suurta nimenomaan raskaiden kuljetusten vuoksi. Tässäkin mielessä vesitie, joka ei kulu, tarjoaa vaihtoehdon.



Mikko Pesälä



Jorma Vokkolainen



Valto Koski



Erkki J. Partanen

Muodostuuko eduskuntaan kanavapuolue?

Kymijoen-Mäntyharjun kanavaparlille kannatusta yli puoluerajojen

- Nyt on pian pantava pystyyn toimikunta, joka selvittää kanavaparin rakentamiseen liittyvät asiat ja ongelmat. Sen jälkeen ei kenenkään tarvitse puhua siihen tapaan, että "minusta tuntuu". Jos kanavat osoittautuvat kannattaviksi ja tulevaisuuden liikennejärjestelyjen kannalta merkittäviksi infrastruktuuriratkaisiksi, ne on rakennettava.

- Sen sanon suoraan, että pääkaupunkiseudulle puuhattavat satamat ovat tarpeellisia. Meillä on jo nyt liikaa satamia ja samatkapasiteettia. Minusta on järkevää, että transitoliikenteen keskukseksi tehdään Kotkan-Haminan satamat. Sieltä on lyhyt matka Pietariin ja Venäjän suuriin asutuskeskityksiin. Ja jos saadaan aikaan Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien lisäksi Saimaan ja Laatokan välinen kanavayhteys, Suomella Euroopan Unionin

itäisimpänä maana on suuri etuoikeus olla portina luoteisen Venäjän ja Keski-Euroopan välillä. Se on meidän etumme. - Jos me tässä kauan viuktemme, muut korjaavat portin. Takapiruja ei silloin lasketa peliin mukaan.

Entäpä jos EU rahoittaisi...?

Kansanedustaja Partanen kääntää katseensa Euroopan Unioniin ja sen rahalahteisiin. - EU:n ulkoministerikokous hyväksyi äskettäin säännöt ns. Tacis-ohjelmalle, jonka avulla rahoitetaan yhteistyötä IVY-maiden ja eritoten Venäjän kanssa. Ja kun siinä korostettiin erityisesti Suomen ja Venäjän rajayhteistyön merkitystä, se avaa paljon mahdollisuuksia. Minusta tätä asennetta ja ohjelmaa on käytettävä hyväksi ja tutkittava kaikki käyttökelpoiset yhteistyömahdollisuudet.

Jyväskyläläisen kansanedustaja Erkki J. Partanen (sd) mielestä puheet riittävät jo Kymijoen-Mäntyharjun kanavasta. Niitä on pidetty tarpeeksi.

Niissä tämän kanavaparin ja Saimaan-Laatokan kanavan rakentaminen olisivat keskeisiä kohteita.

Partanen mukaan myös Keiteleen kanavan käyttö lisääntyisi Kymijoen kanavoimien seurauksena.

- Silloin Keiteleen kanava olisi tavaraliikenteen ja matkailun kannalta tärkeä reitti Kymijoen latvavesitoille. Uskon, että se vetäisi myös keskieurooppalaisia purjehtijoita, veneilijöitä ja virkistyskalastajia pohjoisen Keski-Suomen vesistöille, joista jo nyt on kanavayhteys Savon suurille järville.

Savon kanava myös tärkeä

Varkautelainen kansanedustaja Jorma Vokkolainen (vas.) mielestä Kymijoen-Mäntyharjun kanavat on aika rakentaa.

- Ne mahdollistaisivat ympärivuotisen vesiliikenteen Pohjois-Savoon ja Pohjois-Karjalaan asti. Se olisi tämän alueen teollisuudelle erinomaisen tärkeä asia puhumattakaan nyt tavallisten ihmisten veneilystä ja muusta virkistyskäytöstä. Esimerkiksi Enso voisi tuoda Keski-Euroopasta nestepakkajäljettä suoraan Varkauteen. Sehän käyttää peräti 75 prosenttia Keski-Euroopan kaikesta nestepakkajäljettä hylsytehtaallaan. Näin syntyi viennin lisäksi myös paluuliikennettä, mikä parantaisi kanavien kannattavuutta.

Vokkolaisen mielestä ns. Savon kanava on rakennettava samassa yhteydessä.

- Sen hintaan on jossakin sadan, sadanviidenkymmenen miljoonan markan tienoilla. Sillä suunnallahan ei pystytty rakentamaan moottoritietä kuin

runsaat seitsemän kilometriä. Savon kanavan rakentaminen saattaisi Päijänteen ja Saimaan vesistöt lähes kokonaisuudessaan sisävesiliikenteen käyttöön. Uskon, että kaupallisen käytön lisäksi myös eurooppalaiset veneilevät turistikkiinnostuisivat upeasta vesireitistöstä, hiljaisuudesta, puhtaasta ilmastista ja monien järvien rannoilta avautuvista näkymistä.

Onko valtiolla rahaa hankkeeseen?

Kansanedustaja Mikko Pesälä (kesk.) kannattaa lämpimästi Kymijoen kanavahanketta. Hänen mukaansa myös Iitin kunta on ollut aktiivisesti ajamassa asiaa. Pesälä arvioi, että valtion rahatilanne on niin kiirellä, että juuri nyt on vaikea saada aikaan päätöstä kanavaparin rakentamisesta.

- Mutta voisimme aivan hyvin aloittaa Kimolan kanavasta. Se olisi jo matkailun ja veneilyn kannalta hyvä ratkaisu. Silloin tulisivat kaikki nämä kauniit vesistöt turistikien ulottuville. Ja Kimolan kanavan laajentaminen ja parantaminen on suhteellisen helppo ja halpa työ. Siltä vastoin Ky-

mijoen alajuoksun kanavoimien on vaikeampi ja kallimpi. Pesälä sanoo, että Kymijoen kanavan rakentaminen olisi jo Kymenlaakson vaikean työllisyystilanteenkin takia paikallaan. Mutta erityisesti hän korostaa sen merkitystä teollisuuden kuljetusratkaisujen kannalta.

Kanava-asialle vauhtia myös eduskunnassa

Kuusankoskelainen kansanedustaja Valto Koski suhtautuu melkoisen optimistisesti kanavahankkeeseen. Hän muistuttaa, että Euroopan Unionin liikennepoliittinen ohjelma on tässä suhteessa selkeä ja looginen: raskaat kuljetukset vesille ja rautateille.

- Uskon, että nämä linjaukset näkyvät vähitellen Suomessa. Olen myös havainnut, että eduskuntaan on muodotumassa "kanavapuolue", joka ryhtyy ajamaan aktiivisesti tätä merkittävää liikenne- ja työllisyyspoliittista hanketta. Koski pitää myönteisenä, että valtioturvainvaliokunnan liikennejaosto kehotti selvittämään Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien rakentamisedellytykset ja rakentamisen vaikutukset. Hän itse on tehnyt muutamia rahassa-aloitteita kanavaselvitysten toteuttamiseksi.

Juhlaopintomatka tehdään Pariisiin

Suomen Vestieyhdistys ry:n toiminnassa tulee 15 vuotta täyteen kuluvana vuonna. Yhdistys on perinteisesti aktivoitujäsenkuntaansa muutamana vuoden välein järjestetyillä opinto- ja tutustumismatkoilla ulkomaisiin vesitiekohteisiin. Viimeisten vuosien aikana olemme tehneet matkoja mm. Reinille ja Trollhättanin kanavalle.

see joen suistossa. Se kuuluu myös matkan ohjelmaan.

Matka tehdään 18.-20. 9. 1996, jolloin kesä vielä jatkuu Ranskassa. Matkan yksityiskohtainen ohjelma suunnitellaan yhdessä Pariisin sataman kanssa. Matka kestää siis kolme vuorokautta. Uskomme, että viihdytämme ja nautimme oloista jokilaaksoissa, jotka on kuuluisia myös keittiöistään ja viineistään.

Matkan ohjelma tulee olemaan täysipainoinen. Ranskassa on uutta nähtävää ja opittavaa myös vesitieammattilaisille ja -harrastajille.

Lopullinen hinta on 5500 markkaa. Siihen sisältyvät hyvät hotellit ja erinomaiset ateriat, lennot ja paikalliskuljetukset.

Sitovat ilmoittautumiset heti Antero Pulkkaselle numeroon 951-7404 351.

UPM-Kymmene tutkii kanavavaihtoehtoon

UPM-Kymmene metsäjähtiläisen logistiikkajohtaja Jussi Sarvikas ei suostu vastaamaan yksikantaan kysymykseen: käyttäisikö UPM-Kymmene Kymijoen kanavaa siinä tapauksessa, että valtio rakentais sen ja pitäisi kunnossa.

- Ei siihen voi vastata sanoilla kyllä taikka ei. Meidän on selvittävä millainen jakelu- ja kokonaisuudessaan tehtailta kuluttajalle. Kanavajätös on mielenkiintoinen. Mutta tällä hetkellä meillä on kädet täynnä työtä näiden yri-

tysten yhdistämisessä. Kun puuha on valmis toukokuuhun mennessä, selvittämme myöskin kuljetusvaihtoehtot.

Sarvikas korostaa, että ensisijassa on kysymys kilpailukykyä. Jos kanava- ja vesitie-kuljetus osoittautuu halvemmaksi ja ainakin yhtä nopeaksi, se saattaisi hyvinkin tulla kysymykseen. Mäntyharjun kanava ei niinkään kiinnosta UPM-Kymmeneä, koska pääosa yrityksen tehtaista sijaitsee Päijänteen ja Kymijoen alueella. Niille ympärivuotinen vesitie sopisi ainakin teknisesti.

Kymijoen ja Mäntyharjun kanavasta täysi selvitys

Eduskunnan valtioturvainvaliokunnan lausuman mukaisesti eduskunta päätti joulun alla, että hallituksen on selvittävä Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien kuljetustaloudelliset vaikutukset, tehtävä niiden osalta myös rakentamis- ja muiden kustannusten tarkennukset ja arvioitava perusteellisesti niiden aiheuttamat ympäristövaikutukset.

Valiokunta totei, että Saimaan kanavan vuokra-aika päättyy vuonna 2010. Kanavan suljungen peruskorjaus maksaisi noin 500 miljoonaa markkaa, mutta sen jälkeen jälkeä kanavaa ei voitaisi käyttää.

Samalla valiokunta edellytti, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin korvauksen maksamiseksi yhtiölle, joka huoletti Saimaan vesistön jäänmurrosta Saimaan kanavan ollessa suljettuna. Merenkululaitoshan lehti jäänmurrosta Saimaalla vain silloin, kun kanava on käytössä.

Venäjällä peräti 100 000 km vesiliikenneväyliä

Euroopan Unionia kiinnostaa yhteistyö sisävesiliikenteessä

Itäisessä naapurissamme Venäjällä on vesiliikenteen käytössä peräti 100 000 km vesiväyliä. Niistä on 72 000 km rakentamattomia jokia, 10 000 km järvireittejä ja 18 000 km kanavia tai kanavoituja jokia.

Euroopan puoleisen Venäjän sisävesitieverkosto yhdistää neljä merta: Itämeren, Vianmeren, Kaspianmeren ja Mustanmeren. Niitä yhdistävä vesitieverkko on 6500 km pitkä. Kulkyvytydeltään se on yleisesti 3,6 metrinen, ja siinä pystyvät liikennöimään 5000 tonnin alukset. Itämeren ja Vianmeren välisellä kanavalla alusten maksimikoko on 3000 tonnia.

Vianmeren ja Itämeren välinen väylä on pituudeltaan 860 km. Siinä on 19 sulkua ja se avattiin liikenteelle 1933. Pietarista Nevan, Laatokan, Syvärin ja Äänisen kautta Belomorskiin rahtialusten kulku-aika on noin viisi vuorokautta. Volgan-Itämeren väylä on 800 km pitkä, siinä on 9 sulkua ja uusittuna se avattiin 1964. Alunperin se rakennettiin jo 1800-luvun alussa. Pietarista Tšerepovetsiin Nevan, Laatokan, Syvärin, Äänisen ja Valokaisen järven kautta matka kestää kolme vuorokautta.

Moskovan kanava on 682 kilometriä pitkä. Siinä on 8 sulkua ja se avattiin 1937. Siitä pitkin pääsee Rybinskin altaalta (Tšerepovetsistä) Uglich-järven ja Moskovajoen Moskovaan ja Tverin kolmessa vuorokaudessa.

Volgalla matka kestää Rybinskistä Astrakaniin 8-9 vuorokautta. Tällä osuudella on 11 sulkua ja matkaa kertyy 2200 kilometriä.

Volgan-Donin kanava on 400 kilometriä pitkä ja se avattiin 1952. Kanavassa on kuusi sulkua. Kulku-aika Volgogradista Tsima-järven ja Don-joen kautta Azoviin Mustallemerelle on kaksi vuorokautta.

Lähellä Kazania eroava Volgan sivujoen Kama on liikennöitävissä 1000 kilometrin matkalla Permin ohi Berezniin asti. Väylä rakennettiin valmiiksi 1960-luvulla.

Verkosto valtion, operointi yhtiöiden

Sisävesitieverkosto on luonnollisesti valtion omaisuutta, mutta verkoston operoinnista, kanavien käytöstä ja huollosta vastaavat alueelliset jokivarustamoyhtiöt, joita parhaillaan yksityistetään.

Luoite- Venäjällä operoi petroskoinen *White Sea - One-ga Shipping Company*. Sillä on yli 200 rahtialusta ja se omistaa viisi satamaa.

Nevan, Laatokan ja Volgo-Balt aluetta operoi pietarilainen *North-Western Shipping Company*. Sillä on yli 600 rahtialusta, joista yli 200 kansainvälisessä liikenteessä. Varustamo omistaa yhdeksän satamaa ja viisi telakkaa. Se on suurin Venäjän jokiliikennevarustamoista.

Moskovan kanavalla liikennettä operoi *Moscow River Shipping Company*. Volgalla *Volga River Shipping Company* ja Kamalla *Kama River Shipping Company*. Nämä va-

rustamot toimivat lähes kokonaan sisävesiverkostossa.

Volga-Don River Shipping Company on pietarilais- ja petroskoinen varustamoiden ohella ainoa yhtiö, jolla on hyvin huomattava sisävesi-meriliikennettä sisävesiverkoston ulkopuolisilla merialueilla. Volga-Don operoi lähinnä Mustallamerellä ja Väliemerellä, muut Itämerellä ja Pohjanmerellä.

Ainoa koko sisävesitieverkoston ulkopuolella operaava yhtiö on moskvalainen *Volga Tanker Shipping Company*, jolle on silytetty nestemäisiin polttoainekuljetuksiin liittyvän infrastruktuurin ylläpito ja operointi koko Euroopan puoleisen Venäjän sisävesiverkoston alueella.

Nevan sillat hankaloittavat

Mainitut yhtiöt ovat Moskovassa olevan liikenneministeriön sisävesiväylästä koordinoivan osaston alaisia. Verkoston ylläpitoon tarvittava rahoitus tulee myös liikenneministeriöltä.

Vaikka sisävesitieverkosto on avoin liikenteelle vain osan vuotta, sillä on Venäjän kansantaloudelle kuljetus- ja kulkyväylinä korvaamaton merkitys. Purjehduskausi on pohjoisimmilla alueilla reilut kuusi kuukautta, eteläisemmilla alueilla vain noin 8 kuukautta. Syynä tähän on mannerilmasto. Siperian hyiset ilmat ja tuulet kylmentävät Eurooppaan.

Itämerelle suuntautvalle liikenteelle aiheuttaa hankaluksia osavuotisuuden lisäksi Pietarissa olevat Nevajoen sillat, jotka ovat auki vain parisen tuntia yössä. Liikenteen on osuuttuuttava juuri silloin läpimäärän miljoonakaupungin keskusta.

Sisävesiväylät on lähes kauttaaltaan merkitty kansainvälisen järjestelmän mukaan, ja jopa 60 prosenttia niistä on valaistuja väylämerkkejä. Näin ne siis mahdollistavat ympärivuorokautisen liikennöinnin.

Vilkkaimmilla kanavaosuuksilla Volgo-Balt ja Volgan väylä on rakennettu myös rinnakkaisluot nopeuttamaan liikennettä.

Ulkomaalaisten alusten pääsyn esteenä Venäjän kanaville on ollut luotausjärjestelmän ja englannin kielisten merkittävien ja ohjeistojen puuttuminen. Myös lainsäädännöllisiä esteitä on vielä olemassa.



Satamaverkosto vielä suppea

Sisävesillä satamaverkosto on vielä varsin suppea. Se johtuu Venäjän teollisuuden rakenteesta ja totutuista toimintatavoista. Tuotantolaitoksille on yleensä rakennettu omat laiturinsa, mutta yleisistä tai julkisista satamia on suurikaupunkien ulkopuolella hyvin harvassa (kuvallia).

Sisävesitieverkoston merkittävä rooli maan sisäisen liikenteen hoitamisessa, jossa raaka-aine-, rakennustarvike- ja polttoainekuljetukset ovat hallitsevia. Vilkkaimmalla läntisen Venäjän sisävesitieteilillä Volgo-Balt -kanavalla vuosittainen kuljetusmäärä on pysynyt

vajaassa 20 miljoonassa tonnissa, vaikka teollisuuden tuotavuus onkin romahtanut viime vuosien rajuissa muutoksissa. Enimmillään tällä reitillä kuljetettiin vuosittain jopa 23 miljoonaa tonnia tavaraa.

Muutostokokeista tilastointijärjestelmistä löytyi yksittäisenä tietona mm. se, että Karjalan tasavallan sisävesikuljetusten määrä oli vuonna 1994 yhteensä 2 755 043 tonnia, josta Itämeren puoleisen ulkomaanliikenteen osuus oli 612 341 tonnia.

Euroopan puoleisen Venäjän vesitieverkoston kuljetetaan rahtia yhteensä noin 200 miljoonaa tonnia. Tuotanto-ongelmista johtuu, että kokonaisliikenteen määrä on laskenut

mutta samalla kansainvälisen liikenteen osuus on kasvanut. Etenkin suurten kuljetusten määrä Moskovaan on lisääntynyt merkittävästi. Tässä liikenteessä konttien määrän odotetaan kasvavan enimmän.

Suomen asema välittäjänä hyvä

Euroopan puoleisen Venäjän sisävesiliikenteen voi arvioida kehittyvän tulevaisuudessa ripeästi, sillä onhan se jo perusvalmiudeltaan tuossa suunnatun etäisyyksien maassa toimintakunnon oleva ja runsaasta vapaasta kapasiteetista tarjoava kuljetusverkosto. On selvääkin, että Euroopan Unioni pyrkii perustellusti saamaan sen mahdollisimman pian kansainvälisen liikennöinnin piiriin.

Suomen asema ja liikenteelliset yhteistyömahdollisuudet näytävät tässä kehityksessä erittäin hyviltä edullisen maantieteellisen sijaintimme vuoksi. Esii nostakin erittäin mielenkiintoisen kysymyksen: osammeko tai riittävätkö resursseimme hyödyntämään tämän äärellämme olevan mahdollisuuden?

Kymijoki ja Mäntyharju

Vieläkin paremmaksi mahdollisuutemme ja vientimme kuljetuksellinen kilpailukyky paranisi, mikäli tutkinnan ja suunnittelun alla olevan Kymijoen-Mäntyharjun kanavan kautta mahdollisesti avautuva ympärivuotinen liikenne toteutuisi. Tällöin olisivat jatkoehdittelymahdollisuudet aivan uusissa ulottuvuuksissa. "Karjalan kanavan" kautta voitaisiin avata yhteys Laatokalle ja ympäri vuorokauden - ja vuotisesti Nevan kautta Pietarin sydämeen ja samalla tietenkin koko Venäjän laajaan vesitieverkoston.

Tämä näköala tarjoaisi aivan uudenlaisen kilpailukykyteorian Itä- ja Keski-Suomen teollisuudelle. Esimerkiksi ympäri vuotinen lähiproomuliikenne voitaisiin ulottaa Länsi- ja Luoteis-Venäjälle ja aina Jäämerelle saakka.

Myös kansainväliselle liikenteelle sillä olisi suuri merkitys. Voitaistihan sen kautta ohittaa suurkaupungin ydinkeskustan saartamat Pietarin satamat, ja historialliset, talvisin täysin kiinni olevat, kesäisin vain pari tuntia auki olevat Nevan sillat.

Mutta näistä näköaloista on turha haaveilla elleivät ne tule osaksi Euroopan Unionin liikennepolitiikkaa, jossa painotetaan erityisesti eurooppalaisia sisävesi-meriliikenneverkoston kehittämistä ja rahoittamista.

Valtavat mahdollisuudet

Venäjän nykytuotteenkin sisävesitieverkosto tarjoaa valtavat mahdollisuudet suoraan sisävesiliikenteelle aina Kaspian- ja Mustanmeren satamiin asti. Onhan niihin nykyin jo Suomesta tehty suoria laivauksia jopa 100 000 tonnin vuosimääräin asti. Parhaimmat mahdollisuudet tarjoaa kuitenkin Moskovan liikenteen kasvu. Se nojaa jättiläiskaupungin suunnitelluista mahdollisuuksista sen asemaan keskeisenä hallinnon, kaupan ja teollisuuden keskuksena.

Venäjän sisävesitieverkoston avautuminen kansainväliseen käyttöön mahdollistaisi liikenteen entistäkin ripeämmän kehityksen siitäkin huolimatta, että venäläisillä itsellään on Euroopan mittassa hyvin merkittävä sisävesi-meriliikennetietä.

Auvo Muraja
Kirjoittaja on
projektipäällikkö
Joensuu satamassa

160 vuotta järkevää vesitietoimintaa Ruotsissa

Götan kanava esimerkkinä sisävesiteitten käytöstä

Kuvat: Antero Pulkkanen

Götan kanava oli suuremmoinen tekninen saavutus, kun se vihittiin käyttöön 1832. Kanava yhdisti Itämeren Kattegatiin. Ruotsin suuret järvet Vättern ja Vänern laajoine teollisine ympäristöineen tulivat toden teolla merenkulun piiriin. Myös muita kanavia rakennettiin. Aikanaan ne palvelivat rautamalmin ja takkraudan kuljettamista, mutta ovat monin paikoin enää melojien ja veneilijöiden toiveiden täyttäjiä. Suureen laivaan voi sen sijaan törmätä Karlstadin tai Vesteräsän satamassa. Vesitie on yhä myös nykypäivän vaatimusten mukaisessa käytössä.

Suomen Vesitietoyhdistys järjesti toista vuotta sitten tutkimismatkan Ruotsiin. Perheimme naapurimaamme vesiteiden tämänhetkiseen tilanteeseen ja kuulin myös heidän käsityksensä vesiteiden tulevaisuudesta. Retkellä olivat mukana teollisuuden logistikoita, varustamoiden edustajia, merenkulun hallintohenkilöstöä ja muutamien Kymenlaakson ja Etelä-Savon kuntien edustajia. Me kuntien edustajat haimme tietoa lähinnä Kymenlaakson ja Mäntymäen kanavainhankkeiden edistämiseksi.

Vänern on osa Pohjanmerta

Matkasimme Göteborgista Götajoen vartta Vänernille. Tältä osin joki tunnetaan paremmin 82 kilometriä pitkänä Trollhättanin kanavana kuin Götajokena tai Götan kanavana. Se tavallaan liittyy Vänernin Pohjanmereen.

Vänern on Ruotsin suurin ja Euroopan kolmanneksi suurin järvi. Se on 44 metriä merenpinnan yläpuolella, joten tarvitaan kuusi sulkua laivojen ylösnostamiseksi mereltä järvelle. Vaikuttavimmat sulut sijaitsevat Trollhättanin kaupungin luona, jossa on nähtävissä vielä vuonna 1800 rakennettu ensimmäinen sulkuväylä, 1844 rakennettu uudempi väylä ja viimeisin vuodelta 1916 peräisin oleva neljä sulkua käsittävä väylä. Uskomattoman jyrkästä, vuoren seinä muistuttavasta kohdasta kanava kohoaa 32 metriä ylöspäin.

Vuoden 1994 kesällä Vänernin seitsemästä satamasta muodostettiin yksi osakeyhtiö. Se on samalla Ruotsin seitsemänneksi suurin satama. Pyrkimyksenä oli saada aikaan hyvin kilpailukykyinen laitos alueen teollisuuden tarpeisiin. Ja nyt säännöllinen rahtiliikenne välittää tavaraa päivittäin Göteborgiin, viikottain Englantiin ja manner-Eurooppaan ja kerran kuussa Välimeren maitten satamiin.

Kanavalla on liikenne pyörinyt vuodesta 1974 keskeytyksellä kesät, talvet.

Kanavalla uusi alustyyppi

Vänernin liikenteeseen on kehitetty uusi alustyyppi, "Shuttle", sukkula. Niitä on valmiina kaksi kappaletta. Ne mahtuvat juuri ja juuri sulkuihin. Sukkuloiden pituus on 88 metriä, leveys 13,2 metriä ja syväys 5,4 metriä. Laivat voivat ottaa 4000 tonnin lastin. Se vastaa 130 rekka-auton ja 200

ratatievaunun lastia. Laivojen erikoisuutena ovat pohjassa olevat tankit, joissa tuodaan paluulastina öljyä.

Alustyyppi kehitettiin sen vuoksi, että kanavaliikenne pärjää kilpailussa rautatie- ja rekkaliikenteen kanssa. Siihen ne todennäköisesti pystyvätkin, koska ne eivät kulje lainkaan tyhjinä.

Saksalaiset hallitsevat

Oli selvästi nähtävissä sekä satamissa että Mälarilla, että saksalainen tonnistot hallitsee kuljetusmarkkinoita. Tapasimme Karlstadin satamassa saksalaisaluksen purkamassa Imatalla lastattua Kaukopään tehtaiden valmistamia kartonkirullia.

Saksalaisalukset ovat pienempiä kuin "shuttle-luokan" alukset. Niiden vetoisuus on 1000 - 2000 tonnia. Siten ne voivat ilman uudelleenlastausta vaivattomasti liikkua myös Keski-Euroopan suurilla joilla ja kanavilla. Saksalaislaivoissa on myös laskettava komentosilta, jotta ne voivat alittaa matalia siltoja.

Kuljetukset ovat turvallisia

Ruotsalaiset korostivat toistuvasti vesiliikenteen turvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä.

Kun yksi laiva voi siis korvata 130 rekka-autoa (66 suomalaisista 60 tonnin rekkaa) ja 200 ratatievaunua, se vähentää todella rajusti ilmansaastetta. Sitäpaitsi laivat voivat kuljettaa mm. erilaisia kemikaaleja ja öljyä erittäin turvallisesti sisäsatamiin.

Kanavaliikenteessä ohjeilta laivoilta vaaditaan kaksoispohjat ja viimeisen päälle olevat turvajärjestelmät ennen kuin ne pääsevät kanaville. Saimme itsekin tästä havainto-opetusta, kun suuri norjalainen tankkeri tuli kanavaan Södertäljessä. Laivan kunto ja varustelu ja myös miesten työpuvut olivat luottamusta herättäviä.

Tällä Ruotsin matkalla mietimme sitä, että mitä mieltä on kuljettajia esimerkiksi juuri vaarallisia kemikaaleja rapistumassa olevilla junilla heikkokuntoisten ratapihojen lävitse, kun saman homman voisi hoitaa turvallisesti vesitse.

Osuuksista taistellaan

Ruotsin vesitietoyhdistyksen puheenjohtaja, professori Gösta Lindhagen on kaikesta huolimatta kitzera maansa liikennepolitiikkaa kohtaan. Hänen



Götan kanavalla säilyy myös vanha idylli.



Kanava on "upotettu" paikoin valtavan syvälle kallioon.



Götan kanavalla liikkuu paljon myös keski-eurooppalaisia laivoja.



Reijo Huttunen

mielestään Ruotsi ei riittävästi satsaa vesiteihin eikä varsinkin sisävesien ja rannikon liikenteeseen. Ruotsin rautatiet, SJ, teki vuonna 1993 peräti 12 miljardin kruunun tappion, joka katettiin verovaroin. Merenkulkuaitos sen sijaan maksaa kuluksaan itse. Tulot syntyvät kanava- ja luotsausmaksuista. Myöskään vesiteinvestointeihin ei valtio ole juuri mittaan satsannut. Rahat menevät maanteihin ja ratoihin. Niin kuin Suomessaakin.

Tästä huolimatta uskotaan, että esimerkiksi Trollhättanilla kuljettava vuotuinen tavaramäärä kasvaa viime vuosista 3,7 miljoonasta tonnista liiki kaksinkertaiseksi vuosituhannen vaihteeseen mennessä. Tätä uskoa vahvistaa se näkemys, että vesitie on 2000-luvun kuljetusmuoto Euroopassa. Näkemyks perustuu siihen, että Saksan moottoritiet tukkeutuvat ja rekkaliikennettä ei voida enää lisätä. Rautatiet tulevat khitymään, mutta niiden vaatimat investoinnit ja vuotuiset kunnossapitokulut ovat niin suuret, että rautateitten kapasiteettia ei kovin pitkään voida nostaa.

Kanavajärjestelmää ja rannikon liikennettä kehittämällä sen sijaan päästään pienillä investoinneilla huomattavaan kapasiteetin lisäämiseen. Ja tunnetusti vesiteitten kuluminen on vähäistä ja niiden tuotama ympäristöhyöty suunnaton.

Niin ikään laajan Venäjän saaminen läntisen Euroopan kuljetusten piiriin onnistuu käytännössä vain kanavien kautta. Riittävän tieverkon rakentaminen suunnatonta kuljetustarvetta varten on lähes toivoton tehtävä. Reinin-Tonavan kanava tulee rauhan palattua entiseen Jugoslaviaan lisäämään liikennemahdollisuuksia myös Pohjolasta.

Idylli kanavilla säilyy

Suomalaisten matkareitillä olivat mm. Dalslänin ja Säflien kanavat. Nämä niin kuin muutkin vanhat kanavat palvelivat veneilyä ja turismia. Sulkujen lähistöllä olikin runsaasti hyvin varustettuja ja palveluaitia venesatamia.

Kanavat pidetään hyvässä kunnossa ja varsin herttaisia niiden miljööit olivatkin syysauringon kimaluksessa. Kanavien ympäristöt ikään kuin huokuvat 1800-lukua ja Ruotsin teollistumisen ja teknisen kehittämisen aikaa. Tuntui kuin itse Nils Ericson, kanavanrakentaja myös Saimaalla, olisi nykytellyt sulkuportin takaa ja viittoillut innokkaasti vesitietä pitkin Eurooppaan.

Reijo Huttunen
Kirjoittaja on Kuusankosken kaupunginjohtaja