

Järvi-Suomen kanavat Thousand Lakes Canals

"Kanavapuolue" perehtyi paikan päällä Kymijoen kanavointiin

Eduskunnan "kanavapuolueen" edustajat perehtyivät paikan päällä Järvi-Suomen kanavareitin alapäähän, Kymijokeen. He havaitsivat sen, minkä paikalliset ihmiset ovat jo kauan tienneet: Kymijoki on niin iso ja valtava virta, ettei siellä tarvitse paljon ruopata ja tonkia. Kanava on melkein valmis. Muutauksia kannaksia on kaivettava ja sulkuja rakennettava, mutta muuten homma on selvä.

Sivu 3.

Kyösti Toivonen, Euroopan tila ja vesitieverkosto

Kansanedustaja Kyösti Toivonen on euroedustajana seurannut näköalapaikalta EU:n liikennepolitiikan kehittymistä ja muttumista. Hän on nähnyt, että maantieteellisesti ei enää ole kovin paljon kasvun varaa. Ruuhkaisuus ja saateisuus kasvavat. Mutta vesillä on vielä tilaa. Sen vuoksi Toivonen puhuu lämpimästi Suomen vesiteitten kehittämisestä.

Sivu 3.

Uitolla on yhä tulevaisuus

Vanha irtouitto tuli tiensä päähän silloin, kun maantiet halkoivat maata ristiin rastiin. Suurilta pohjoisen joilta uitot loppuivat vuoteen 1990 mennessä. Mutta nippu-uitto sinnittelee ja mahdollisesti voimistuu vielä. Se on nopea ja halvin puiden kuljetusmuoto yli 100 kilometrin matkoilla. Uittopäällikkö Timo Järvelän mukaan moderni uitto on kilpailukyinen. Se tuo puutavaran tehtaalte juuri oikeaan aikaan.

Sivu 5.

VTT:ltä laaja selvitys integroiduista vesitiekuljetuksista

VTT Yhdyskuntatekniikka on tehnyt liikenneministeriön ja merenkulkuhallituksen tilauksesta laajan selvityksen Suomen ja Keski-Euroopan välisistä integroiduista vesitiekuljetuksista. Vesitiet-lehti esittelee tutkimusta.

Sivut 8-9.



Kuva: Kari Toppila

Järvi-Suomen kanavien neuvottelukunta antoi koko kanavaprojektille uuden nimen: "Järvi-Suomen kanavat, Thousand Lakes Canals". Näin se pitää sisällään kaikki kanavarakennuspuuhut. Ja nimi on lyhyt. Ei tarvitse puhua Kymijoen, Mäntyharjun ja Savon kanavista; Järvi-Suomen kanavat riittää vallan hyvin.

Vesiteillä monia

mahdollisuuksia

Suomen vesitietliikenteen puheenjohtaja Harri H. Lallukka tuntee sisävedet. Hän on seilannut 25 vuotta höyryhinaajallaan Suomenlahdelta Pieliselle ja Iisalmeen. Hän uskoo sisävesitietliikenteen mahdollisuuksiin. Mutta toki paljon on vielä tehtävä, jotta kanavointi ja reitit ja säännöllinen liikenne saadaan käyntiin. Vanha höyrylaivaliikenne tuli tiensä päähän 1960-luvulla. Uudessa liikenteessä tarvitaan jo erilaisia laivoja.

Sivut 6-7.

Pääjohtaja Loikkanen

tukee vesiteitä

Tielaitoksen pääjohtaja Jouko Loikkanen on vesitietliikenteen perustajajäseniä. Hän on yhä mukana toiminnassa joskaan ei niin aktiivisesti kuin ennen. Kun vesirakennuspuoli erotettiin Tielaitoksesta Loikkanen on tuntenut pientä kainoutta. Mutta siitä huolimatta hän sanoo seuranneensa murhemielellä vesiteiden ja vesikuljetusten alaspäin menoa. Pääjohtaja oli aikanaan aktiivisimpia Keiteleen kanavan puolesta puhujia, mutta nyt puuhattiin Järvi-Suomen kanaviin hän ei ole niin perusteellisesti perehtynyt, että voisi ottaa kantaa puolesta tai vastaan. Loikkanen kehottaa kuntia ja yrityksiä sisävesillä aktiivisuuteen ja kekseliäisyyteen. Keski-eurooppalaiset turistit ovat odottamassa aivan oven takana.

Sivu 11.

Kari Rajamäki pitää kanavien puolta Helsingissä

Kansanedustaja Kari Rajamäki, valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston puheenjohtaja, pitää huolen siitä, että kanava-asiat ovat esillä päätöksentekopaikalla, eduskunnassa ja myös hallituksessa. Hän perää kansalaisilta sitä samaa yhteisymmärrystä ja -tahtoa, jolla Konnuksen kanavaa ajettiin 160 vuotta sitten. Rajamäki uskoo Järvi-Suomen kanavien toteutumiseen. Erityisesti hän nojaa EU:n kannanottoihin vesiteitten puolesta. Keski-Euroopan tiot ovat tukehtumassa rajusti kasvaneen tavaraliikenteen alle.

Sivu 12.

Vauhtia kanavahankkeeseen

Kouvola Sanomien päätoimittaja Juha Oksanen puhui 18.08.1996 pääkirjoituksessaan ennakkoluulottomasti ja kaukokatseisesti Kymijoen ja Mäntyharjun kanavasta. Hänen mukaansa turha ajan pelaaminen ja kaiken vastustaminen on lopeutettava. Muuten ei suurtyötömyyden riivaama maata saada nousuun, sanoo päätoimittaja. Oksanen kirjoittaa näin:

"Vaikka Suomi on luonnostaan täynnä vesiteitä, niiden todellista arvoa ja hyödyllisyyttä ei vuosikymmeniä ole tahdottu ymmärtää. Ruuhkaiset ja onnettomuusalttiit valtatiet sekä rapistuva rataverkko eivät tarjoa ainoaa mahdollisuutta kuljettaa raskasta rahtia pitkiä matkoja. Muualla Euroopassa jokia ja järviä pitkin kulkevat laivareitit ovat toimiva osa kuljetusjärjestelmää. Suomessa ei pitäisi olla varaa ylenkatsoa vesiliikenteen kiistattomia etuja etenkin nyt, kun koko EU:n sisällä vesiliikenteen kehittäminen elää voimakkaassa myötätulessa.

Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien samanaikainen rakentaminen avaa erinomaiset uudet mahdollisuudet kotimaiselle ja ulkomaiselle rahtiliikenteelle. Kun Suomen vientituotteista noin 90 prosenttia lastataan enemminkin tai myöhemmin laivaan, on loogista, että se voi tapahtua

ilman turhia välivaiheita. Säästetään aikaa ja kustannuksia.

Kymijoen ja Mäntyharjun kanavahankkeisiin pitää saada vauhtia. Turhalla ajan pelaamisella ja kaiken vastustamisella ei suurtyötömyyden riivaama maata saada uuteen nousuun. Kummankin kanavahankkeen kokonaiskustannuksina arvioidut noin kaksi miljardia markkaa vastaavat nykytahdilla valtion parin kolmen viikon lainanottoa kulusmenoihin. Kanavarakentamiseen käytettynä investointirahana vastaava summa poikisi työtä ja rakennusvaiheessa tuhansille suomalaisille. Useammalle vuodelle jaksettuna ei investoinnin arvo voi mitenkään olla todellinen syy lyödä kapuloita hankkeen rattaisiin.

Kanavien saaminen liiketaloudellisesti kannattavaksi ja hinnaltaan kilpailukykyiseksi kulutusmuodoksi on täysin mahdollista, jos laskeetaan rahdin kokonaiskustannuksia ja arvioidaan vesiteiden etuja niiden luontaisten vahvuksien pohjalta: helpohoitaisuus ja pitkäikäisyys sekä ympäristöystävällisyys."

Minusta tässä on sanottu oleellinen. Nyt tarvitaan eduskunnan ja hallituksen päätökset kanavista. Ja työ alkuun.

Antero Pulkkanen
toiminnanjohtaja

Kaivetaanko Hansa unohduksen suosta

Hansa-kauppiat hallitsivat Itämeren vuosisatoja. Heille rahan säilyminen Itämeren piirissä oli ensiarvoisen tärkeää, sillä se turvasi pohjoissaksalaisten kaupunkien kauppalaivojen esteettömän kulun koko Itämeren alueella aina Novgorodiin saakka, jossa Hansalla oli huomattava konttori. Hansakauppiat olivat jopa niin vaikutusvaltaisia, että toimivat onnistuneesti välittäjänä Ruotsin ja Novgorodin välisessä sodassa 1300-luvulla. Sen tuloksena oli vuonna 1323 solmittu Pähkinäsaaren rauha, jolla Ruotsi ja Novgorod pilkoivat välisään olevan eräma-alueen, jota kutsutaan Suomeksi. Se ei suinkaan ollut viimeinen tämän pohjoisen maan jako.

Se toistui jokaisen Ruotsin ja Venäjän välisen sodan jälkeen aina vuoteen 1809, jolloin Suomi liitettiin kokonaan Venäjään.

Hansalla oli suuri merkitys Itämeren kaupassa aina 1400-luvun loppupuoliskolle saakka, jolloin se menetti asemansa Kalmarin Unionin ja toisaalta myös Englannin ja Alankomaiden nousua nopeasti huomattaviksi kauppa- ja merivalloiksi. Löyhä ja tavallaan aseeton kauppa-kaukipunkien liittoa oli voimaton tällä valtaisaa kanuunadiplomatiaa vastaan. Toki Hansa elää kituutteli vielä myöhemminkin, mutta sen asema oli mennyttä.

Turun kaupakorkeakoulun kansainvälisen talouden professori Urpo Kivikari tarkasteli

äskettäin ilmestyneessä teoksessa "Hansan perilliset" Itämeren maiden talouselämää, kauppaa ja politiikkaa ja näkyviä juuri ennen ns. reaaliosiaalismin romahdusta ja sen jälkeen. Hän käy uskollisesti lävitse Euroopan alueet, rajayhteistyöalueet, Itämeren maiden talouksien tunnusluvut, tavaravirrat, eri maiden ja satamien tuonti- ja vientiluvut, kansantalouksien kehitysnäykymät ja esittää lopuksi koko vanhan Hansameren tulevaisuuden näköalat.

Euroopan Unioni on tavallaan Hansan laajennettu perillinen. Vanhan Hansan hallitsemasta Saksasta siihen kuuluvat Hampurin alue, Schleswig-Holstein ja Mecklenburg-Vorpommern.

Tanska, Ruotsi, Suomi, Puola, Lietua, Latvia ja Viro kuuluvat luonnostaan tähän kauppayhteisöön. Myös Venäjältä Pietari (Leningradin alue) on portti Hansamerelle. Kivikari arvioi, että Venäjä tulee joka tapauksessa esittämään itsenäistä ja kenties hyvinkin vahvaa roolia tulevaisuudessa tässä yhteistyössä.

Vaikka Kivikari käy tarkasti lävitse myös liikenteen, vesiteille - merta lukuunottamatta - hän ei huomiota jaa. Kuitenkin Venäjän sisävesireitit ovat mahtavat ja varmasti EU-maita kiinnostaa pääsy niille. Venäläisaluslillahan on jo pääsy EU-maiden sisävesiteille.

Kanavahankkeille neutraali ja iskevä nimi: "Järvi-Suomen kanavat, Thousand Lakes Canals"



Mäntyharjun kunnanjohtaja Sakari Nuutinen näyttää Mäntyharjun kanavan paikkaa Järvi-Suomen kanavaneuvottelukunnan jäsenille. Tällä paikalla oli aikanaan myös Ruotsin kuistuvan mahdin ja Venäjän raja.

Naisten kanavapuolue Saksassa

Viime vuoden syksyllä Saksan parlamentin naiskansanedustajat perustivat "Parlamentarisen ryhmän sisävesiliikenteen hyväksi" -nimisen ryhmän. Siihen kuuluu edustajia kaikista puolueista.

"Huolimatta Saksan sisävesiliikenteen positiivisesta ennusteesta eivät nykyiset eivätkä keskipitkällä aikavälillä odotettavissa olevat taloudelliset edellytykset mahdollista sitä, että sisävesiliikennettä löydetäisiin omin voimain strategiat parempaan kilpailukykyyn", sanotaan naisten julkilausumassa.

Lausuman ovat hyväksyneet

mm. Gila Altmann vihreistä, Renate Blank CDU:sta, Dagmar Enkelmann PDS:stä, Annette Fasse SPD:stä ja Lisa Peters FDP:stä.

Perustamisajankohtana ryhmä luki jäsenikseen 64 kansanedustajaa. Ryhmä pitää yhteyttä kaikkiin intressiryhmiin ja tutkii mahdollisuuksia sisävesiliikenteen kehittämiseksi.

Suomessa on kansanedustajilla ns. kanavapuolue. Sillä ei ole vielä enemmistöä eduskunnassa. Mutta mukana ovat uskovat, että pian on. Mutta merkittävää on, että kanavapuolueessa ei ole vielä yhtään naista.

Järvi-Suomen kanavien neuvottelukunta niputti toukokuun lopulla Mäntyharjussa pitämässään kokouksessa kaikki kolme kanavaa yhteen ja antoi niille nimen: "Järvi-Suomen kanavat, Thousand Lakes Canals". Näin ulkomaalaiset ja vain englanninkielistä osaavatkin tajuavat mistä on kysymys.

Nimi on neutraali. Se ei sorra

Kymenlaaksoa eikä Savoa. Sen alla voi rakentaa Kymijoen kanavan, Mäntyharjun kanavan ja Savon kanavan. Ja myös mahdollinen Karjalan kanava sopii hyvin rakennettavaksi saman nimen alla syntyi vesitieteyhteys Saimaan ja Laatokan välillä siten Jänisjärven kautta tai vanhan Vuoksen uoman seuduilla. Mäntyharjussa kansanedusta-

jat Karimäki (sd), Erkki J. Partanen (sd) ja Timo Ihmäki (kok) esittivät näkemyksiään kanavista. He näkivät niillä merkittävän tulevaisuuden. Niihin emme tässä yhteydessä puutu, sillä tässä lehdessä toisaalla esitellään eduskunnan kanavarahmian kannanottoja, Jari Rajamäen haastattelu ja Hanna Pajunen-Muhosen ja Töns Ced-

ercranzin tutkimus integroidusta vesietukuljetuksesta. Nämä VTT:n tutkijat esittelivät valmistumassa olevaa selvitystään myös Mäntyharjussa.

Järvi-Suomen kanavat -neuvottelukunta päätti jatkaa toimintaansa kanavien rakentamiseksi Järvi-Suomeen. Se on Euroopan Unionin liikennepolitiikan mukaista toimintaa.



VESITIED

SYYSKUU 1996

Julkaisija:
Suomen
Vesitietoyhdistys ry

Päätoimittaja:
Antero Pulkkanen

Toimittaja:
Ismo Parkkonen

Sivunvalmistus:
Anjalan PainoPaikka
Olli Lehtinen

Paino:
Kymen Lehtipaino Oy,
Anjalankoski

Eduskunnan kanavapuolue optimistinen: Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat valmiit jo 10 vuodessa

Järvi-Suomen kansanedustajilla on vankka usko: Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat ovat liikennöitävässä kunnossa noin kymmenen vuoden kuluttua.

Eduskunnan ns. kanavapuolueen jäsenet perustelevat kanavia kahdella väkevällä syyllä: Suomen metsäteollisuus saisi käyttöönsä lähes kulumattomat ja vähäsaasteiset integroidut vesireitit. Ja toinen syy on koko maan ja erityisesti Kymenlaakson hirmuinen työttömyys. Kanavat työllistäisivät rakennusvaiheessa tuhansia ihmisiä, mahdollistaisivat pientelakkatöiden elpymisen, valaisivat uskoa talouteen uuteen nousuun.

Hintakaan ei heitä pelota. Eihän se pari miljardia ole kuin prosentti valtion budjetista. Ja sekin jakaantuu usealle vuodelle, murjaisi Erkki J. Partanen (sd) Jyväskylästä.

- Ja kanainta muistaa, että joku Kirkniemen paperitehdas maksaa saman verran ja Rauman sellutehdas enemmänkin, huomauttavat parlamentaarikot.

Kansanedustajat arvelivat Heinolassa, että Kymijoen-Mäntyharjun kanavan rakentamisella olisi suotuisa vaikutus myös Saimaan kanavan ongelmien ratkaisulle. Ehkäpä "Veli Venäläinen" silloin ymmärtäisi, että Saimaan kanavalla ei voi rahastaa mielin määrin ja vastoin aikaisemmin tehtyjä sopimuksia.

Edessä melkoinen estejuoksufinaali

Kansanedustajat tietävät edessä olevat esteet. Tiukasta tai niukasta valtion budjetista johtuu, että vielä vuosikausia on aihetta pelätä budjettipäälikkö Erkki "Leuka" Virtasen punakynän pyyhkäisyä, liikenneministeriön ylimmät virkamiehet ovat nihkeitä ja torjuvia vesiteitä kohtaan ja eteläisen Kymenlaakson päättäjillä on pelokkaan torjuva asenne kanavia kohtaan.

Päijänteen vesistön lasku-uoma tarkastettiin

Kansanedustajat tutustuivat kanavareittiin Heinolasta etelään. Samaa reittiä, jonka Muinais-Päijänteen valtavat vesimassat repivät kahdessa vaiheessa Salpausselkien hiekkajamoreeniharjojen lävitse. Jyräkövirta puhkesi jo litorinakauden alussa, jolloin Päijänteen vedet valuiivat Konniveden ja Rievelinjärvien kautta Mäntyharjun reittiin ja Saimaalle. Joen kanavoinnissa varsi-

naista "ehjää" maaperää tarvitsisi repiä auki vain Kimolassa ja mahdollisesti lähellä Suomenlahtea, riippuen siitä mikä linjavaihtoehto valitaan.

Muuten, näistä harjuista käytetty Salpausselkä-nimitys on peräisin vasta vuodelta 1857. Se on historian professori, "satuseitä" Zacharias (Sakari) Topeliuksen keksintöä. Vanha kansan ei kyennyt miettimään Hankoniemeltä Joensuun Jaamankaaseen ulottuvia harjujaksoja yhtenäiseksi ketjuksi. Siihen sen liikkuvuus oli liian vähäistä eikä lentokonetta ollut vielä keksitty.

Kanavien rakentaminen on eduskunnan käsissä

Eduskunnan "kanava-puolueen" delegaatio Jouko Skinnari (sd), Pekka Kuosmanen (kok), Timo Ihmämäki, Valto Koski (sd), Mikko Pesälä, Erkki J. Partanen ja Kyösti Toivonen (kok) suhtautui siis luottavaisesti Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien rakentamiseen. Heillä on konkreettista tietoa ja kokemusta niistä ruuhkista ja ongelmista, joita Keski-Euroopan maanteille on tavaravirtojen yhä lisääntyessä syntynyt.

Erkki J. Partanen ja Pekka Kuosmanen eivät pitäneet virkamiesten kantoja kovin merkittävimpinä.

- Nehän ovat vastustaneet milloin mitään. Rautaruukki, Veitsiluoto ja Saimaan kanavakin olivat heidän torjuntalistallaan. Nyt ne ovat ja pysyvät,

tokaisi Partanen.

Kuosmanen taas muistutti, että perustuslain mukaan tämän maan asioista päättää eduskunta eivätkä virkamiehet.

- Kanavan rakentaminen tai rakentamatta jättäminen on meidän käsissämme. Uskon vakavasti, että eduskunnan enemmistö tulee vielä näiden kanavien rakentamisen taakse, Kuosmanen arveli.



Kanavaryhmän puheenjohtaja Jouko Skinnari tutkaillee kanavan paikkaa.



Eduskunnan "kanavapuolueen" miehet, sillä naisia ei puolueessa valittavasti vielä ole, lehdistötilaisuudessa Heinolassa Hotelli Kumpelin terassilla. Taustalla Kymijoen alkupäätä ja Heinolan Tähti, erä Suomen suurimmista silloista

Euroedustaja Kyösti Toivonen näkee kanavilla tulevaisuuden

Suomen euroedustaja Kyösti Toivonen ihmetteli Kotkan ja Haminan kielteistä asennetta Kymijoen kanavoitintin. Hän arveli tämän kannan perustuvan tietojen puutteeseen. Hänen mukaansa tästä satamaparista tulisi keskeisin transitoliikenteen solmu Suomeen.

Toivonen kuvaili Rotterdamin jättiläissatamaa ja sen vaikutusta "takamaastoon". Rotterdam imee lävitseen vuosittain 300 miljoonaa tonnia rahtia. Siitä kolmasosa on ns. bulkkitavaraa eli pääasiassa rauta-malmia, öljyä ja muita raaka-aineita. Ne laivataan sisävesi- ja rannikkolaivoilla eteenpäin.

Rotterdam sataman kautta kulkee nykyisin myös 3,6 miljoonaa konttia vuodessa. Siitä jälleen kolmannes robotisataman kautta, jossa liikenteenohjaus-tornista opastettavat ruoka- ja kahvituontia pitämättömät "älyotukset" sijoittavat ne oikeisiin osoitteisiin.

Rotterdam jaksaa ällistytää vierailijaa

Toivonen jaksaa ällistellä tätä hollantilaisatamaa. Se on toisista kuin Helsingin tai Kotkan satamat.

- Rotterdamin satama on ihmellinen kokonaisuus. Se laajenee koko ajan merelle päin. Sinne pääsevät kaikkein suurimmatkin laivat.

Toivonen näkee kehityksen niin, että lähitulevaisuudessa Euroopassa on vain kaksi merkittävää ja suurta jakelusatamaa: toinen niistä on Rotterdam ja

toinen syntyä Välimerelle. Onko se sitten Ranskan Marseille tai joku Italian satamista, on vielä auki.

- Tällä hetkellä pääosa konteista viedään esimerkiksi Saksaan autoilla, mutta koko ajan valmistellaan niiden siirtämistä rautateille. Jatko-laivauksissa siirtäminen lähi-vuosina enenevässä määrin työntöproomukuljetuksiin. Niitä sijoitetaan kaksi rannan ja kaksi peräkkäin, mutta nyt jo puhutaan yhdistelmästä, joissa on kaksi proomua rinnakkain ja jopa kolme peräkkäin.

EU:n ja Venäjän vesiteille yhteys

Mutta euroedustaja Kyösti Toivosella on unelma, tulevaisuudennäkky tai "visio" niin kuin jokainen konsultti ja vähäisin-



Kyösti Toivonen, Suomen euroedustaja Lahdesta, uskoo, että vesiteikukuljetuksilla on suuri tulevaisuus. Tutustumisen Rotterdamin satamaan ja Keski-Euroopan liikenneväylään on antanut perspektiiviä ajatuksille. Läpiseehän Rotterdamin sataman sellainen tavaramäärä, joka on enemmän kuin kymmen kertaa koko Suomen ulkomaan vienti

kin kunnallispolitiikko sen ilmaisee. Toivonen näky on Euroopan Unionin ja Venäjän sisävesiteiden yhdistäminen. Siitä hän on vakuuttunut Euroopan Unionille myös muistion. Se tulee käsitellyyn syksyllä. Venäjällä on parhaalla edellytyksellä Suomen kautta vedettävällä vesiväylällä.

- Venäjän rautatiet ovat kuorintuksensa yllärallia, maantiet

ovat niin huonossa kunnossa, että ne eivät kestä sellaista valtavaa rekkarallia, joka tarvitaan tavaravirtojen kuljettamiseen Moskovan ja Pietarin alueelle ja sieltä Keski-Eurooppaan. Mutta sen sijaan Venäjän runsaiden sisävesiteiden sanotaan olevan kunnossa. Ne voivat kuljettaa monia kymmeniä miljoonia tonnia tavaraa vuodessa.

- On muistettava, että Venä-

jä on rikas maa. Ja se varmasti nousee nykyisestä ahdistus-tilaan ylöspäin. Se merkitsee tavaraliikenteen valtavaa pausumista. Suomella on kaksi valtiota, jos se osaa niitä käyttää: Saimaalla saadaan suora kanavayhteys Laatokan kautta Venäjän sisävesireiteille ja Suomen ja Venäjän rautateillä on sama raideleveys. Jos satamat ja VR ovat yhteistyössä, transitoliikennettä voitaisiin kehittää vielä valtavasti.

Suomesta transito-liikenteen keskus?

Toivonen on kuullut Keski-Euroopassa, että Riika on ottamassa suomalaissatamien paikan transitoliikenteessä, vaikka sieltä on pitempi maayhteys Venäjälle.

- Minulle sanottiin, että Suomen VR-yhtiöt pitävät niin korkeita hintoja, että esimerkiksi Saksasta tulee halvemmaksi kuljettaa tavarat Riian kautta Venäjälle. Jos tämä pitää paikkansa, VR-yhtiöiden tulisi tarkasti miettiä tehtävänsä ja hinnoitteluperusteitaan.

- Kotka ja Hamina voisivat seurata tarkasti tätä kehityslinjaa. Ja vastata siihen tarjoamalla monipuolisia palveluja. Niiden sijainti esimerkiksi jälleenkuormaussatamina rakennettavan kanavan suulla olisi erinomainen.

Charterlentoilla matkailijoita vesille

Toivonen näki, että Kymijoen ja Mäntyharjun kanavilla on myös huomattava merkitys matkailun kannalta.

- Kun olen saanut vieraita tänne Suomeen, he ihastelevat sitä valtavaa väljyyttä ja yksityisyyttä, mitä täällä vielä on. He näkevät puhdasta tyhjää metsää, aistivat raikkaan ilman ja voivat nauttia juotavan raikkaista vesistä. Tämä on keski-eurooppalaisille täysin eksotista aluetta.

- Vaikka me arvostelimme omaa metsäpolitiikkaamme,

metsämme näyttävät yhä metsiltä eivätkä puupelloilta. Onhan esimerkiksi Saksassa puuta, mutta huomattava osa siitä on Adolf Hitlerin aikana 1930-luvulla istutettuja puupelloja.

- Olen varma, että katseet suuntautuvat pian Suomeen. Meillä on silloin oltava välineet, joilla hoidamme turistik. Suuret massat voisivat liikkua joki- ja järvi-reiteillä. Heille voitaisiin järjestää myös tiettyä viihdeohjelmaa ja perehdyttää heidät muun matkailun ohessa myös erä- ja kalastusharrastukseen.

Toivonen kaipaa charter-lentoja Keski-Euroopasta Suomeen.

- Nyihän niitä on vain päänvasto- eli Suomesta pois-päin.

Savolaisten unelma maksaisi vain 200 miljoonaa Savon kanavasta tie veneilijäin paratiisiin

Päijänteen-Keiteleen kanava avasi Kymijoen vesistön upeat latvavedet, Keiteleen ja jopa Kivijärvenkin, veneilijöille. Kanavaa voidaan käyttää myös tavaraliikenteessä. Keiteleeltä on taas kanava- ja vesitieyhteys useille Pohjois-Savon suurille järville. Mutta tarvittaisiin vain pieni "viilto" muuttamaan maakannakseen, niin laivat ja veneet voisivat kulkea Päijänteen vesistöstä Vuoksen vesistöön ja päinvastoin.

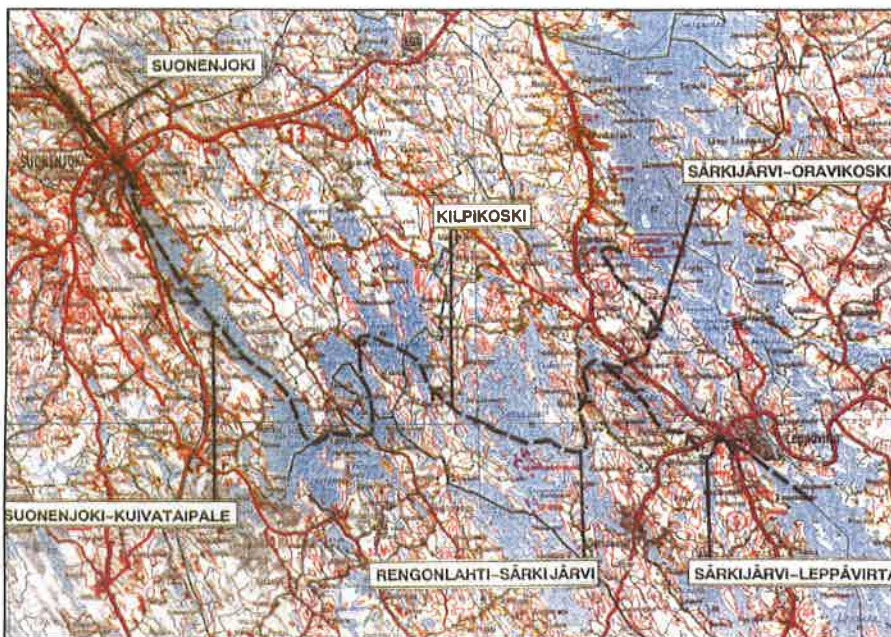
Savon liitto ajaa tarmolla tätä Savon kanavaksi nimettyä vesitieyhteyttä eikä sitä vastusta juuri mikään instituutio. Jos kanava rakennetaan, silloin syntyisi yhtenäinen "rinkulareitti" Euroopan suurimmalla yhtenäiselle järviolueelle. Suunniteltu Mäntyharjun kanava taas yhdistäisi näet Kymijoen ja Vuoksen vesistöt eteläpäästä.

Nyt mahdoteollisessa mallissa kanavareitti olisi Iisvedeltä PetSAMON kylään saakka Suonenjoen jokiuomassa, mutta siitä etelämpään kanava vedettäisiin 1,7 kilometrin mittaiseen maa-
leikkaukseen jokiuoman itäpuolelle. Se yhtyisi vanhaan jokiuomaan lähellä Kimpnälamppea, joten kaunis koskireitti jäisi edelleen kansan ihailtavaksi.

Suonenjoelta vesitie jatkuisi Suontien selälle ja kaartaisi sen eteläpäässä Hukonsalmen kautta itään. Se läpäisisi Suontien 120 metrin pituisena avokanavana, jatkaisi vielä Kymijoen vesistöön kuuluvaa Paasvettä pohjoiseen, ja Kuivataipaleen museokanavan vierestä puhkaistaisiin sulkukanava Vuoksen vesistöön kuuluvalla Kuvansille. Tässä kohtaa kahden suurjärven vesistöt ovat lähimpänä toisiaan: Kuivataipale kun on vain noin 300 metriä leveä. Kuvansilta taas syntyisi Kilpikosken kautta yhteys Sorsavedelle. Kaunis Kilpikoski ohitettaisiin länsipuolelle kaivettavalla 150 metriä pitkällä sulkukanavalla.

Oravikosken vai Leppävirran reitti?

Sorsavedeltä väylä jatkuisi Rengonlahdelle, josta kaivettaisiin 1,2 kilometrin mittainen sulkukanava Rengon maakannaksen poikki Särkijärven Pitkälähteen. Särkijärveltä eteenpäin on kaksi vaihtoehtoista linjaa: joko Särkilahden kautta Oravikoskelle tai Ala-Särkijärven kautta Unnukajärvelle, jonka kanava tapaisi Leppävirran kirkonkylän lähellä. Näiden



Näin se kulkee.

reittivaihtoehtojen kustannusero olisi noin 30 miljoonaa markkaa Oravikosken linjauksen hyväksi. Näin kyettäisiin yhdistämään Kymijoen ja Vuoksen vesistöt pohjoisessa.

Ja mitkä näkymät se avaisi keski-eurooppalaisille matkailijoille ja veneilijöille. Heidän käytettävissään olisi Euroopan laajin ja suurin yhtenäinen järviolue. Toistaiseksi Järvi-Suomi ei ole osannut tai halunnut myydä itseään turisteille. Lapli on ruhjottunakin tunnettu ei ainostaan Euroopassa vaan myös Kauko-Idässä.

Kanavan hinta olisi 190-220 miljoonaa

Jos kanavan kulkusyvyys olisi 1,8 metriä, Iisvedeltä Leppävirran kautta se maksaisi noin

190 miljoonaa ja Iisvedeltä Oravikosken kautta hinta olisi vain noin 160 miljoonaa markkaa. Jos taas kulkusyvyys olisi 2,4 metriä, kumpaankin hintaan olisi lisättävä noin 30 miljoonaa markkaa. Savolaisten laskelmien mukaan kanava tienaisi pelkästään matkailulla kustannuksensa takaisin jo 10-15 vuodessa.

"Päällysmiehet" eivät ole muutenkaan hurautaneet: kanavasta ei tulisi suurta ja mahtavaa, vaan sen sulut ehdotetaan rakennettavaksi Rautalammin reitin vanhojen sulkujen mitoilla eli 36 metriä pitkiksi, 8 metriä leveiksi ja 2,4 metriä syviksi. Avokanava ja avovesiosuudet rakennettaisiin joko 1,8 tai 2,4 metrin syvyyksellä. Siltojen alkukorkorkeudeksi tulisi 8 metriä.

Jo näillä mitoilla kanavassa voisivat liikkua suurimmatkin sisävesilaivat ja pienehkötkä proomuyhdistelmät. Selvitysten mukaan Savon kanavalle olisi odotettavissa vuosittain jopa noin 7000 venekuntaa. Kuopio ja Jyväskylä nousisivat Savonlinnan rinnalle Järvi-Suomen suurimmiksi veneilykeskuksiksi.

Kanavan rakentamista on tuumattu tovin

Savon kanavan rakentaminen ei ole vasta nyt syntynyt ajatus. Sitä on pohdittu jo 1700-luvulta lähtien, joten tuumaustunteja on ollut riittämiin.

Suonenjoki on vanhastaan tunnettu kulkuväylä. Oli paikkaan savolaisten ja hämäläisten eräalueiden rajalinjana. Ja Pähkinäsaaren rauhan

(1323) rajakin uskotaan vedetyn sen kautta, vaikka merkintöjä tästä ei olekaan asiakirjoissa. Ne toki eivät ole kovin luotettavia, sillä kumpikin osapuoli (Ruotsi ja Novgorod) valmisti myöhemmin oman versionsa rajalinjasta. Niissä se kulki huomattavasti alkuperäistä etäämpänä.

Kuivataipale on ollut osa vanhasta Savon (Karjalan) ja Pohjanmaan välisestä kauppateistä. Leppävirta on myös ollut tärkeä kauppateiden välinen solmu-kohta.

Sanoista tekoihin ryhdyttiin Kuivataipaleella 1860-luvulla, jolloin sorsakoskelaiset sahanomistajat kaivauttivat sen lävitse kanavan, jota myöten Suonenjoelta ostettu puutavara uittettiin Sorsakosken sahalle. Sulkukanava valmistui 1890.

1970- ja 1980-luvulla kanavas-

ta on tehty kaksi erillistä suunnitelmaa. Viimeisin on vuodelta 1991. Tarkemmat selvitykset valmistuivat kuluvan vuoden kesällä.

Järvi-Suomessa asuu miljoona suomalaista

Selvitysten mukaan Järvi-Suomen kanavien alueella asuu noin miljoona ihmistä. Se on pinta-alaltaan suurempi kuin Belgia, Hollanti ja Luxemburg yhteensä. Alue voisi olla huomattava matkailuhoikutin, mutta se edellyttäisi maakuntien ja kuntien epäitsekkästä yhteistyötä.

Se voisi tyydyttää nykyistä paremmin myös keskisen Suomen maakuntien ihmisten retkeily- ja veneilytarpeen. Tutkimuksen mukaan jo nyt tehdään noin viikon mittaisia veneetkiä näillä järviolueilla. Mutta toistaiseksi tarjonta ja palvelut ovat alueella vielä lapsenkengissä.

Juuri valmistuneen selvityksen mukaan Järvi-Suomen osuus kotimaan matkailussa on noin 40 prosenttia. Arvioitaan, että jos vuokrattavat lomamökit olisivat mukana, sen osuus olisi vieläkin suurempi. Onhan koko Suomen kesämökkikapasiteetista yli puolet juuri Järvi-Suomessa.

Mökkien runsaus loisi tilaa myös houkuttelemalla ulkomaalaisia matkailijoita alueelle. Ovathan ne omistajiensa käytössä pääasiassa vain kesälomien ajan. Uudistettua ja parannettua vesiliikenneyhteydet, tarjottavat erilaiset elämysreitit ja paremmat palvelut mahdollistaisivat tämän elinkeinon nousun. Ja siitä voisi tulla myös koko Järvi-Suomen maataloudelle oiva ja kannattava sivubisnes.

Savon kanava voitaisiin rakentaa jo ennen kaavailtuja Kymijoen ja Mäntyharjun kanavia. Myös sen työllisyysvaikutus olisi melkoinen.



KESKI-SAVO KANAVA MAAILMALLE

VALTAKUNNALLISET KOTISEUTUPÄIVÄT

8.-10.8.1997

Joroinen-Leppävirta-Varkaus

Lisätietoja puh (017)-579 4688

Nippu-uitto on ehdottomasti halvin, mutkattomin ja tehokkain:

Uittopäällikkö Järvelä luottaa puiden kulkevan yhä Järvi-Suomen vesireiteillä

Järvi-Suomen uittoyhdistyksen uittopäällikkö Timo Järvelä on vakuutunut siitä, että uittoa ei tällä Suomen suurimmalla sisävesialueella lopeteta.

Järvelä on muuten maan ainoa uittopäällikkö. Hän on toistaiseksi viimeinen siinä legendaaristen miesten sarjassa, joiden nimet, mahti ja valta tunnettiin aikanaan paremmin Saimaan ja Päijänteen vesistöissä ja pohjoisen suurten jokien latvoilla kuin keisarien, presidenttien ja pääministerien.

Usko yhtiöihin ja niiden mestä- ja uittopäälliköitten valtaan ja voimaan oli luja.

Tunnettuhan on kasku Sompien savotalta ensimmäisen maailmansodan syttymisen jälkeen. Ukot arvailivat iltapuhutella tukkikämpällä sodan lopputulosta.

- Jaa, se on sillä tavalla, että se puoli sen sodan voittoa, kummalle puolelle se Kemi-yhtiö ja Iso-Samperi asettuvat, Saksan Villen vai Ryssän Nikun, urahti muuan kämpän nurkassa istuva, piipustaan savuja imeskelevä karvalakkimies.

"Saksan Ville" oli tietysti keisari Vilhelm II ja "Ryssän Niku" Venäjän viimeinen tsaari Nikolai II. Kemi-yhtiö oli vuosisadan vaihteiden lappilaisille "Leivän isä" ja "Iso-Samperi" Kemi-yhtiön kuulu ja ankara, kovaotteinen, räimäkkä ja en-

nakkoluuloton metsäpäällikkö Hugo Rickhard Sandberg, mm. Savukosken Tulppion ihmettelystä aiheuttaneen konesavotat isä.

Uiton puolella kolme mittaria

Timo Järvelän ja Järvi-Suomen uittoyhdistyksen toimialueena on Kullaveden, Päijänteen ja Pielsien vedet. Saimaalla pelaa taas yhtiöiden itsekkyys: jokainen hoitaa hommansa parhaaksi katsomallaan tavalla. Mutta tosiasia on, että yhdellä uittoyhdistykselläkin pärjättäisiin aivan hyvin.

Kehuessaan uittoa Helsingin Sanomien elokuussa haastattelussa, Järvelä ei puhu uittoromantiikan puolesta. Hän jos kukaan tietää hyvin, ettei sellaista ole koskaan ollut olemassakaan.

Mutta Timo Järvelä puhuu vakuuttavasti ja vankasti uiton puolesta. Ja sen hän perustelee niillä kolmella selkeällä mittarilla, jotka ovat päteviä, erityisen painavia ja ratkaisevia: halpuus, nopeus ja laatu!

Uusi uitto on halpa tehokas ja laadukas

Kun Järvelä puhuu uitosta, hän ei puhu siitä perinteisessä mielessä. Silloinhan puu tuli tehtaalla silloin kun tuli. Mutta nyt uitto palvelee teollisuutta, puu toimitetaan tehtaalle juuri oikeaan aikaan. Se nivelletään hankintaketjuun samalla tavalla kuin auto- tai rautatiekuljetuksissakin.

- Uitossa puu ei makaa vedessä niin kuin ennen. Pitää muistaa, että uitto ja puun varastointi ovat täysin eri asioita, Järvelä korostaa.

Uitto on myös selvästi halvin

puun kuljetusmuoto yli 100 kilometrin matkoilla.

- Kun tehtiin vertailu aluskuljetusten ja uiton välillä, uitto osoittautui 9-15 markkaa halvemmaksi kuutiota kohti. Ja juna- ja erityisesti autokuljetukset ovat pitkällä matkoilla vieläkin kalliimpia kuin aluskuljetukset. Ei siis ole olemassa mitään pätevää syytä siihen, miksi uittoa hyljeksitään, selvittää uittopäällikkö Timo Järvelä.

Ja uitto on myös nopea: puu ei ehdi tummumaan (sinistymään) uittossa. Eli puun laatu on uiton loppupäässäkin lähes yhtä hyvä kuin siellä, missä se työkäteen veteen. Nykyuittossa kun tukit ja niput matkavat vedessä vain kahdesta neljään viikkoon.

Monien tehtaiden johtajat ovat vastustaneet uittoa juuri puitten sinistymisellä. Mutta Metsätehon ja Keskuslaboratorion vuosina 1992-1993 tekemässä tutkimuksessa osoittautui, että puut eivät sinisty, jos ne ovat vedessä alle kaksi kuukautta.

Uittopäällikkö Timo Järvelä vakuuttaa, että Suomessa ei ole missään sellaista uittomatkaa, jossa puut olisivat vedessä enemmän kuin kaksi kuukautta.

Liika hajautus haittaa uittoa

Mistä sitten on kysymys? - Yhtiöiden metsäosastoissa ja niiden laiskudessa suunnitella kuljetukset, vastaa toimittaja Jyrki Iivonen Helsingin Sanomien elokuussa jutussa, jossa hän seurasi uittoa hinaaja Säyneen mukana Nilsiässä ja Kallavedellä.

Mutta uittopäällikkö Järvelä ei hyväksy Iivosen näkemystä.

Hän tietää syyn.

- Kyllä suurten yhtiöiden metsäpäälliköt suhtautuvat myönteisesti vesitiekuljetukseen. Mutta siitä huolimatta moderni uitto kangertelee. Tämä johtuu taas siitä, että päätösvaltaa puun kuljetuksista on siirretty liian kentälle.

Helsingin Sanomissa Järvelä sanoo:

"Kentällä väki valitsee helpomman kuljetusmuodon eli tukkirekan. Kuljetuksista pitäisi päättää keskitetysti, jolloin halvin vaihtoehto voitaisiin ottaa paremmin huomioon."

Uiton romahdus on todella ollut raju. Kun vielä 1960-luvulla sen osuus oli raakapuun kuljetusuritteesta puolet, se on enää viitosen prosenttia. Mutta paljonko sen kasvattamisella säästettäisiin metsäteollisuudella kuljetusmarkkvoja? Se on tietysti yritysten logistiikkaohjaintien laskettava.

- Jos määrä (uitossa) nousisi vaikkapa vajaan kolmeen miljoonaan kuutiioon, voisimme luoda järkeviä yrityskokonaisuuksia, ilmoitti Järvelä valtakunnan päällehdessä.

Maantieverkosto söi pohjan pois irtouitolta

Uitto tuli Suomessa tiensä päähän 1960-luvulla. Silloin "vesivaltio" paransi ja oikaisi vanhoja teitä, rakensi ja laajensi numeroituja valtateitä, veti uusia "kekkosteitä" tiettoihin Kainuun ja Lapin korpiin, joita myöten asutus- ja ns. kylmillä tiloillaan ja vanhoilla asumuskylillä tuskiteleva kansa pääsi muuttamaan kaupunkieihin ja Ruotsiin. Ennen sitä saatettiin tietysti vainajat haudata ja vanhuksat kirkonkyljen rivareihin tai vanhustentaloihin.

Sitten tulivat metsäautot. Samalla 1960-luvun alkupuolen metsähakkuiden "nollaraja" siirtyi sinne, missä Suomen ja puunkasvun rajat ovat.

Lappiin ja Koillismaalle tehtiin silmäkantamattomat aukat. Sen jälkeen suuret Lapin ja pohjoisen metsäkämpät menettivät roolinsa, kuitustuivat ja hävisivät; moottorisahat tulivat metsiin, justeerit ja pokasahat katosivat ja alkoi metsurin alasaajo; traktorit korvasivat hevoset, jotka saivat jäädä kotiin tai siirtynyt kansan suihin Hvitfeldin hevosmakkaroina. Valmetit, fordsonit, john deerit ja fiatit vetivät "sullit" ja tukit maanteitten ja metsäautoteitten varsiin, joista rekat heittivät ne sellutehtaille ja sahalle.

Siinä sivussa hävisi uitto, sillä puuta ei enää ilmaantunut jokien ja järvien laaneihin ja lantseihin. Saman tien uinahi myös uittoromantiikka, jos sitä on koskaan ollut olemassakaan muualla kuin romaneissa ja erityisesti niissä tunnetuimmissa, monta kertaa filmatussakin, kansankoulunopettaja Vihtori Peltosen eli kirjallijanimeltään Johannes Linnankosken "Tulipunakukassa."

Ja mitä romantiikkaa se oli? Pitkiä päiviä ja ankaraa työtä. Olihan se toki vapaata tehtäseen ja konttorin verrattuna: ei kellokortteja, ei pomoa kyt-täämässä, ei säännöllistä työaika, mutta kovaa, tosi kovaa työtä. Toki siihen sisältyi myös loppopalkkoja: viinaa, korttia ja tyttöjäkin, mutta ne olivat sivuseikkoja. Pääasia tietysti oli että tukit ja "sullit" olivat siellä ja silloin, missä pitikin.

Irtouitto hävisi kisan kumpiyöörille

Iivonenkin toteaa kuivahkosti jutussaan, että irtouitto hävisi kilpailun kuorma-autoille ja junille. Niinhän se kävi.

Viimeisinä sinnittelivät maantiehiriöitä vastaan pohjoisen isot joet.

Kalle Päättälön liojen rantamilta vonkamiehet, pusku- ja traktorit ja keväinen parkatun puun ja miesten vaatteiden pihkainen haju katosivat jo vuonna 1988, Oulujoelta "Mimmit" ja jätät hävisivät vuotta myöhemmin ja nippu-uitto jäti omat muistomerkkinsä Jylhämän, Nuojuan, Utasen, Pällin, Pyhäkosken ja Montan voimalaitospatoihin, ja Kemijoella, Lappiin leivän ja voin, särpimen ja elinkeinon tuoneella suurella valtasuonella, luovutettiin uittosta 1990.

Kun nyt puuta kulkee vesiteitä pitkin nippu-uittona kolmatta miljoonaa kuutiometriä vuodessa, yksin Kemijokea pitkin huilasi parhaimpina vuosina puuta jopa runsaat 2,5 miljoonaa kuutiota. Joskus enemmän, joskus vähemmän. Tukkien ja sellupuiden valtava sekamelska purettiin Kemijoen suulla, Pohjoismaiden suurimmalla erotte-lulla, missä jokainen puu pantiin merkkien mukaan omaan karsinaansa ja syötettiin eteen-

päin. Ja Kemi-yhtiö, Veitsiluoto, Yhtyneet, Oulu, Kajaani, Metsäliitto, Schuman ja muut ottivat omansa ja kuljetivat ne tehtailleen. Ja tuttua oli myös erotelun herkkä henkinen ilmapiiri: lakot olivat siellä tuikeitaval-lisia.

Kun Porttipahdan ja Lokan altaite raivattiin 1959-1966 Kemijoki veti vuosittain vielä yli 2 miljoonaa kuutiometriä tukkia ja sellupuuta. Vielä 1983 uitto oli mahtava tapahtuma, kun edellisyksien rajun Mauri-myrskyn maahan runnomat puut katkottiin, ajettiin jokivarren lantseihin ja survottiin keväällä suuren virran vietäväksi.

Kemijoen uiton loppu ja tulos

Kemijoen viimeisen kesän uittossa kulki puuta vielä runsaat 800 000 kuutiota, kuudennes silloin uitetun puun kokonaismäärästä. Kemijoen silloinen ja kaikai viimeinen uittopäällikkö, Keiteleellä pohjoiseen siirtynyt Matti Mäkilä oli lähesäin uiton lopettamisesta. Hänästä se olisi pärjännyt hyvin muiden kuljetusvälineiden kanssa.

Luvut puhuivat puolestaan, mutta ne alistettiin muille intresseille: koko uittorajansi maksoi vain 35 miljoonaa markkaa vuodessa. Sen vaikutukset olivat moninaiset. Niin myös sen lopettamisen.

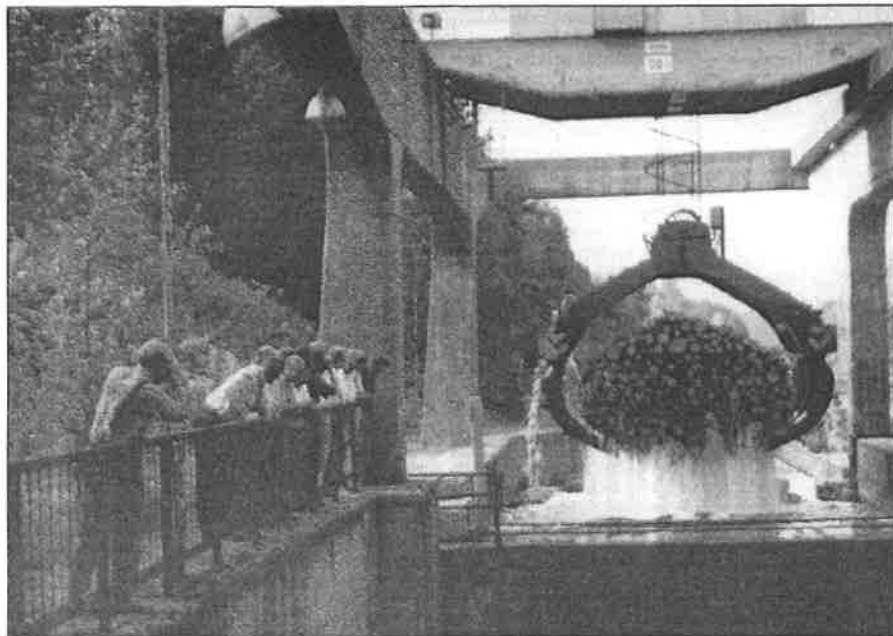
VTT laski silloin, että uiton lopettaminen nostaa raakapuun kuljetuskustannuksia 20 miljoonaa markkaa. VTT:n arvion mukaan maantie- ja rautatieverkon parantaminen ja kunnossapito maksavat 25 miljoonaa ja tehtaiden vastaanottojärjestelmien muutostyöt vielä 55 miljoonaa markkaa. Samalla uiton vakitu-sia työpaikkoja hävisi 130.

Puussapuolelle VTT sai merkittyä vain voimalatouden eli Kemijoki Oy:n (IVO) saaman 10,7 miljoonan hyödyn ja Met-sähallituksen 8-9 miljoonan markan säästöt uittoväylien kunnostamisen lopettamisesta. Kemijoen vapautumisesta virkistyskäyttöön arvioitiin tulevan lisätuloja, mutta mitään markka-määriä siitä ei pystytty esittämään. Nettohäviöksi laskelmas-sa saatiin noin 80 miljoonaa markkaa.

VTT laski myös nippu-uiton kustannukset jo lähes valmiiksi rakennetussa Kemijoen. Sil-loinhan Kitisen Kurkiaskaa ja paria muuta voimalaa ei vielä ollut rakennettu ja Vuotoksesta kiisteltiin - niin kuin nykyin.

VTT sai hirmuisen luvun. Jos nippu-uittolaitteet olisi rakennettu Kitisen ja Kemihaaran lat-vavesiltä Isohaaraan asti, niiden kustannukset olisivat olleet 860 miljoonaa silloista markkaa eli kolmannes suuren paperitehtaan rakentamiskustannuksista. Kuten arvata saattaakin, hanke top-pasi siihen.

Ismo Parkkonen



Kimolan kanavalla nippunosturit siirtävät puuta yläpuolen kanavasta alapuolen tunneliin. Vauhti oli huima. Kuva: Ismo Parkkonen.

65-vuotias "Lauri" tutkinut Sa Vesitieyhdistyksen puheenjohtaja

Suomen vesitieyhdistyksen puheenjohtaja ja Metsäliitto osuuskunnan varatoimitusjohtaja Harri H. Lallukka on höyrylaivamies. Hän on seilannut jo neljännesvuosisadan halkokäyttöisellä entisellä hinaajalla Saimaalla ja muualla Vuoksen vesistössä.

Lallukka oli myös kuusi vuotta Suomen Höyrypursiseuran kommodorina. Siitä tehtävästä hän jäi pois vuoden 1993 lopussa. Terhtävään hän valmentautui olemalla vuoden varakommodorina ja sitä ennen höyrypursiseuran sihteerinä peräti 7 vuotta. Eikä hän siihenkään aivan pystymetsästä tullut.

Kaveriporukan kanssa hankittu parikymmenmetrin vanha Vapon höyryhinaaja "Lauri" on puskuttanut Iisalmessa ja Pielisellä asti. Se on nähnyt "moalimaa" enemmän kuin moni ihminen. Saimaan kanava, Koljonvirta, Koli ja Pielisen kuulu saari, Paalasmaa, ovat sille tuttuja. "Lauri" on hyvässä kunnossa. Siitä pitävät miehet itse huolta.

"Lauri" on jo ikämies. Valtionrautatiet rakennutti sen keskellä synkkää maailmanlaajuista lamaa eli 1931. Se olisi nyt jo normaalissa eläkeiässä. Mutta ei se vielä kukaan haikaile rannalle lekottelemaan ja eläkettä nauttimaan. Kesäisin se yhä höyryää ympäri Saimaan vesistöä, tosin harkitummin kuin ennen.

"Laurilla" tutkittu vedet

Iisalmessa ja Pielisellä

- Alussa tutkimme kaikki vesistöt. Nyt kun tunnen ne jo läpikotaisin, osaamme suunnitella reitit eri tavalla, Lallukka hymähtää.

Nykyään matkat ovat lyhyempiä.

- Perhekin on asettanut omat rajoituksensa. Lapset ovat kasvaneet eivätkä ole enää niin innokkaita höyryveneilijöitä kuin ennen.

On "Lauri" käynyt Saimaan kanavalla ja Viipurissakin. Vie-

lä käytössä olevista höyrylaivoista monet ovat kulkeneet vanhoja hansareittejä aina Lyypeksissä ja muualla Pohjois-Saksassa asti. Mutta omat ongelmansa näissäkin matkoissa on.

- Kattiloissa tarvittava vesi otetaan järvestä tai merestä, jos siellä liikutaan. Nämä laivat eivät oikein tykkää suolaisesta vedestä. Sen vuoksi liik-kumminen merellä ei ole oikein mukavaa.

Mutta muuten 19,9 metriä pitkä, 4,75 metriä leveä ja 1,80 metriä syvä "Lauri" kyntää Lallukan mukaan kyllä sisävedet myrskyssä kuin myrskyssä. Toki matkan teko ei ole kovin miellyttävää joissakin "Mauri" tai "Manta" -myrskyn tapaisissa myllerryksissä. Niissähän tuulen nopeus puuskissa oli jopa yli 30 metriä sekunnissa.

Tositomissa Vapon uitoissa, "Lauri" oli viimeisen kerran vuonna 1968 eli parhaassa iässään, 37 vuotiaana. Kun se täytti 40, Lallukka ja kolme muuta miestä ostivat sen. Nyt osakkaita on enää kolme. Yksi on siirtynyt sinne, mistä ei paluuta ole.

"Motilla" voi ajaa jopa 2,5 -3 tuntia

Kiinnostus höyrylaivoihin oli heillä yhteen aikaan niin suurta, että heidän hallusaan oli jopa kolmen höyryhinaajan laivasto ja yhdellä heistä oli vielä höyryrömpyttäjä.

Höyrylaivamiehelle ei tule kevyisiin vapaa-ajan ongelmia. Viikonloput ja illatkin, jos ne olisivat vapaita, menisivät veneen kunnostuksessa. Höyrykoneen kunto on tarkastettava ja kattilat huollettava. Niitten sisätiloillehan tehdään katsastus neljän vuoden ja koko kattilalle kahdeksan vuoden väliajoin.

"Lauri" puskuttaa 6-7 solmun tuntivauhtia. Halkoja kuluu yllättävän vähän. Lallukka kertoo, että motilla ajaa 2,5 - 3 tuntia eli noin 35 kilometriä. Mutta kun on kysymys höyrykoneesta se vaatii tulta myös seisoesaan.

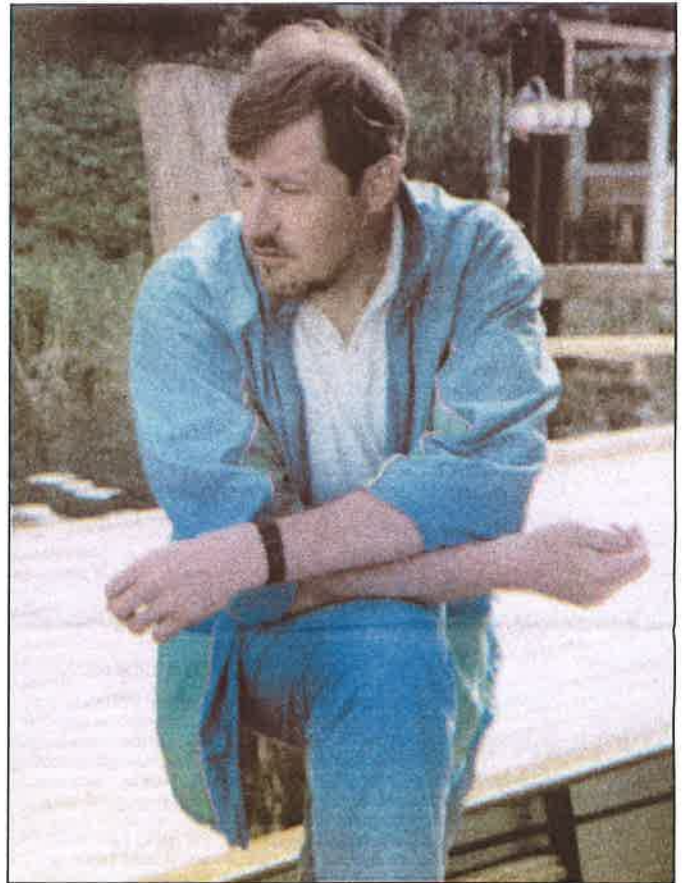
Lallukka kannattaa sisävesitekuljetuksia

Lallukka on myös vesiteitten kannattaja, kuten sopii odottaa Suomen vesitieyhdistyksen puheenjohtajalta.

- Minä en ymmärrä niitä teollisuusjohtajia, jotka jättäisivät käyttämättä hyviä kuljetusvaihtoehtoja. Ja vesitiet ovat hyviä.

- Minusta teollisuudelle on hyväksi, että on olemassa monia kuljetusvaihtoehtoja. Monpoli olisi kauhistus, vaikka se olisikin nopea. Siinä hinnat tahtovat ajan mittaan nousta.

- Puolustan uittoa, vaikka proomu- ja aluskuljetukset mielellään nähdäänkin sen vaihtoehtona. Mutta ne eivät ole uiton vaihtoehtoja. Jos ne ovat jonkin



Harri H. Lallukka vapaalla, jossakin Saimaan väylien laiturilla.

vaihtoehtoina niin maantiekuljetusten, Lallukka huomauttaa.

Teollisuus pelkää vesiteiden kustannuksia

Lallukka arvelee osan teollisuusjohtajista pelkäävän, että kanavien kustannukset tulisivat yritysten kannettavaksi.

- Tuon pelon syynä on varmasti liikenneministeriön virkamiesten kanta. Hehän tiukkasivat Kymijoen ja Mäntyharjun kanavista tehtyjen selvitysten aikana, että kuinka paljon teollisuus****itoutuu kuljettamaan tavaraa vesitse. Tällaiseen kysymykseen on kovin vaikea täsmällisesti vastata. Kuljetusten määrä riippuu käyttötarpeesta, hinnoista, nopeudesta, säännöllisyydestä ja monista muistakin tekijöistä.

Lisäksi Keiteleen kanavasta käyty keskustelu haittaa hänen mukaansa yhä suhtautumista vesiteihin.

- Mutta Keiteleen kanavan suunnittelun ja rakentamisen aikana koko puunkorjausketju on muuttunut: metsässä ei enää ole metsuri vaan monitoimikone, jonka kasaavat puut lähtevät autoilla suoraan tehtaalte. Aika puun kaatamisesta ja tehtaal-

le tuloon on oleellisesti supistunut.

Metsäliiton Keski-Suomen tehtaat eivät paljonkaan käytä Keiteleen kanavaa, koska sen puunhankinta-alueella matkat ovat lyhyet.

- Auto on kilpailukykyisin tällä alueella, Lallukka huomauttaa.

- Olen kuitenkin sitä mieltä, että kuljetuslogistiikan puolella olisi toivottavaa käyttää luontais- set logistiset järjestelmät hyväksi.

Sellutehdas ei enää sijoitu "korpimaihin"

Lallukka arvioi, että enää ei ole helppo sijoittaa esimerkiksi sellutehdasta neitseellisen maaperään. Hän muistuttaa, että aikanaan Kajaani oli vahvoilla, mutta sitten 1980-luvun lopun pörssipeli nurkanvaltaukseen ja valloitusyrityksineen sotki kaiken. Omistukset sementoititiin ja metsäteollisuus lyötiin isompiin kokonaisuuksiin.

- Nyt se sellutehdas on Rautamäki.

Nyt ei käy enää samat menetelmät kuin vuosisadan vaihteessa, jolloin kauppias Kalle Välimaa ja Paloheimon veljek-

set ajelivat polkupyörillä Kajaanin seudulla tutkimassa rakaa- ainevaroja ja etsimässä paikkaa sellutehtaalte. Kuusta löytyi vanhoilta terva- ja kaskimailta niin että näköä haittasi, voimaa Ämmän-koskesta ja tehtaalte paikka Tihisenniemestä.

Nyt menetelmät ovat toiset. Suomessa joudutaan hyödyntämään raaka-ainevarat tarkemmin kuin monissa kilpailijamaissa.

-Meillä on hakkuusuunnit- teista saatava hyötykäyttöön 90 prosenttia, mutta Ruotsikin sel- viää vielä 75 prosentilla. Ja muut maat paljon alaisemmal- la prosenttiluvulla. Meillä on puun kokonaiskysyntä niin suurta, että on hyödynnettävä tehokkaasti myös ensiharven- nusmetsiä.

Tässä Lallukka näkee erään argumentin kuljetuslogistiikan kehittämiseen, kuljetuskustan- nusten alentamiseen. Eikä tällä alueella napilla pelata.

- Jo prosentin säästö kuljetuk- sissa merkitsee markoissa mil- joonia.

Höyrykäyttöisiä laivoja yli 60

Harri H. Lallukka joutui sat-



"Lauri" matkaa Sulkuvan vesillä. Kuvasta ei puutu romantiikkaa, kauneutta eikä kesäistä pehmeyttä. Suomen sisävesien saaristomaisemaa parhaimmillaan.

Saimaan vesistön päästä päähän

Harri H. Lallukka ja höyrylaivat

tumalta höyryveneidä pauloihin. Eräs hänen kavereistaan oli innostunut niistä ja houkutteli Lallukan mukaan.

Höyryvene ja -laivakulttuuri ei ole kokonaan kuollut Suomesta, vaikka aikanaan niin suuresta laivastosta on jäljellä vain vähän yli kuusikymmentä laivaa.

- Tähän sisältyvät myös kymmenkunta matkustaja-alusta, jotka ovat vakituksessa liikenteessä.

Lallukan mukaan Suomen sisävesiä seilasi aikanaan huomattavasti yli 1000 höyryllä toimivaa laivaa. Osa kuljetti matkustajia, mutta oli myös hinaajia, niputtajia, varppajia, jokialuksia, satamahinaajia. Pääosa höyrylaivoista palveli puutavaran kuljetuksessa. Ja siitähän kertovat monet laulutkin.

Höyrylaivat saavuttivat tien-
sä pään itse asiassa jo 1960-luvulla. Silloin maanteiden ja rautateiden kehitys oli jo niin mit-
tävää, että pääosa puutavaran kuljetuksesta siirtyi kumi- tai rautapyörrien päälle. Ja toisaalta vesillä dieselmoottorit syrjäyt-
tivät hakotusparit. Toki Kei-
teleellä oli vielä 1970-luvulla joitakin höyrylaivoja ja Sai-

maalla viimeinen hinaaja lopetti työnsä 1972.

Lallukka näkee sisävesillä li-
kennettä harjoittavilla matkus-
tajalaivoilla olevan monia ong-
gelmiä. Mutta epäilmättä yksi
on tärkein.

- Avainkysymys on, miten
saadaan turistit ja ennen muuta
ulkomaalaiset vesille. Ihmisten
urbanisoituminen, kaupungis-
tuminen, on tapahtunut niin no-
peasti, ettei ihmisiä maaseutu-
matkailu ja tämäntyyppinen ve-
neily juuri kiinnosta. Ihmiset
menevät pääasiassa kaupungis-
ta kaupunkiin.

Suomen luonnolla on suuri arvo

Lallukan mielestä Suomen ja
erityisesti Järvi-Suomen kau-
niilla luonnolla on suuri arvo.

- Mutta metsämiehenä koros-
tan, että ei saa liikaa pelkästään
suojelunäkökohtia ja sitä, että
Suomi olisi jonkinlainen Euroo-
pan reservuaatti. Minusta Suo-
messa käytetään metsiä taiten.
Ei meillä ole sellaisia puupelto-
ja kuin Keski-Euroopassa.

- Suomen metsäteollisuudessa
suurin yksittäinen keskuste-
lunaie on ympäristönsuojelu ja



"Lauri" kuululla Kolovedellä, jonka suojeluohjelmista on saatu vaihteeksi aikaan kiistoja.
Kuvat Lallukan perheen albumista

metsien käyttö. Me käytämme
metsiämme tehokkaasti, mutta
sitä en näe säilyvän.

Ei Lallukka ole kovin innos-
tunut siitäkään, että Pihlajave-
den saaristosta tehtäisiin kansal-

liskuisto.

- Noissa saarissa on asukka-
ta. Heidän vanhempansa ovat
eläneet ja nykyiset asukkaat elä-
vät maasta ja metsistä. Metsät
säilyvät näiden ihmisten hallus-

sa metsinä ilman sitä, että alu-
eesta tehtäisiin kansallispuisto.
Saimaan ja Päijänteen vesis-
töt ovat upeita ja ainutlaatuisia.
Lallukka ei olisi murheellinen
siitä, jos muu maailma löytäisi

nämä mahtavat rannat, kauniit
saaret ja leppoisat vedet. Sen
"Putkinotkon" ja Juutas Käk-
riäisen maisemat kyllä ansait-
sivat.

Höyrypursiseura kansanperinteen vaalijana

Vuonna 1968 perustettu Suo-
men Höyrypursiseura vaalii
höyryveneperinnettä. Sen rekis-
terissä on kuutisenkymmentä
alusta. Siellä on savolaisittain
"Kalle Tihveräistä" ja "Heikki
Puurasta", tavanomaisempia ja
mielikuviutettomampia "Kar-
jalankoskea", "Osoa", "Rau-
haa", "Hallaa", "Joh-Parvi-
aista", "Haapaniemeä", "Keite-
letä", "Kajaanista" ja monia muita.

Seuralla on myös oma vuosi-
julkaisunsa, "Korsteeni", joka
on mielenkiintoinen ja värikäs.
Se antaa nykypolven höyryve-
neilijälle käsityksen siitä, mil-
laista se höyrylaivojen, pontto-
nien ja lauttojen aikakausi oli,
josta Kippari-kvartetinikin sodan
jälkeen lauloi.

Höyrypursiseura on harjoit-
tanut myös melkoista julkaisu-
toimintaa. Kirjoja on mm. suoma-
laisista höyrylaivoista, Mikke-
lin höyrylaivoista, varkauteilai-
sesta laivanrakentajasta Albert

Frankista, Hackmanin laivois-
ta ja "Keiteleeltä-lisvedelle".

Esimerkiksi vuoden 1993
"Korsteeni" on tietoa latva-
vesien laivoista, Gummerusten
"Sadusta", joka aluperin kan-
toi nimeä "Mary". Se oli Tam-
pereen Finlaysonilla työsken-
neen englantilaisen tekstiili-
insinöörin Percy Albert Sharple-
sin rakennuttama. Tämä myi sen
oriveteläiselle Hiedan sahalle,
josta sen osti Pihlajputaan rovas-
tin Aleksander Gummeruksen
Alarik-poika. Vene vietiin Pih-
tiputaalle, jossa se oli Torna-
tor Oy:n kanssa perustetun rul-
latehtaan hinaajana, nyt "Puri-
taniksi" nimettynä. Sittemmin
vene jäi Alarikin pojalle Jaakko
Rollin Gummerukselle. Jaakon
mukaan se siirtyi Tampereen
seudulle ja nimi muutettiin "Sa-
duksi".

Suvun kuuluisuuksia olivat
kuitenkin Alarikin nuorimmat
veljet, jotka ottivat itselleen

"Pihkala" -nimen. Rurik oli
maalaisprofessori, Martti
IKL:n ja Lapuanliikkeen mer-
kimiehiä ja Lauri urheiluprofes-
sori.

Korsteeni on myös värikä-
itä ja havainnollisia tarinoita
Keski-Suomen pohjoisosien
ponttuista, Päijänteen höyry-
varppaajista, Vuoksen vesistön
ensimmäisistä luotseista, Jyvä-
skyllin kuulusta laivamiehistä,
Verkkosista, Saimaan Saimasta,
Näsilahdesta, Tampereen kau-
niista satamasta ja Jämsänjoen
höyrylaivaliikenteestä. Ja mikä
mehevintä, niissä on valtavasti
murteellista muistitietoutta.
Näin Höyrypursiseura tekee
myös arvokasta historillista ja
kansantieteellistä työtä. Siitä
voisi olla ylpeä jopa edesmen-
nyt työn, ammattien, ilonpidon
ja tapojen tuntija, akateemikko
Kustaa Vilkonen.



Korsteenin kuvitusta.

Korsteeni

Yrityksillä kiinnostusta myös integroituihin vesitiekuljetuksiin

Ympärikuotisen säännöllisen reittiliikenteen ja tiedon puute ovat kehityksen esteitä

Monet suomalaisyritykset voisivat lisätä jonkin verran integroituihin vesitiekuljetuksiin, mikäli systeemi saadaan toimivaksi. Tähän saakka esteinä ovat olleet mm. ympärikuotisen liikenteen ja riittävän tiedon puuttuminen, vesitieverkostojen osittainen kehittäminen ja niiden sisäiset pulmat, kalusto-ongelmat ja myös Suomen ja Keski-Euroopan välisen säännöllisen vesitietiliikenteen puuttuminen.

Jos koetut ja havaitut ongelmat kyetään ratkaisemaan, siirtymä integroitujen vesitiekuljetusten käyttämiseen saattaisi jonkin verran olla.

Ympärikuotisuuden puute on ongelmana

Suomessa ankara talvi ja sen seurauksena ympärikuotisuuden liikenteen puuttuminen on tietyksi ollut vakavana esteenä vesitietiliikenteen kehittymiselle. Mutta siihenkin on jo mmi. Saimaalla löydetty eräitä ratkaisuja. Ja varmasti myös muissa vesistöissä kyetään tämä este poistamaan. Onhan patentoitu sellaisia ratkaisuja, jotka pitävät sulut myös talvisin sulina hyvin pienellä energian kulutuksella. Saimaan kanavalla se tuskin lie- nee mahdollista, mutta varmasti- kin jo Kymijoen ja Mäntylhar- jun kanavien rakentamisen yh- teydessä tämä haikka voitaisiin jo eliminoida. Mutta tämän puo- len selvittäminen ei kuulunut tutkijoiden tehtäviin.

Jos yritykset siirtävät huomattavan osan vientitietuliik- kusta vesitietiliikenteeseen, se odottaa siltä säännöllistä, toimivaa ja

varmaa yhteyttä. Suomessa puutteena koetaan myös koti- maisen pientonniston vähyys, mikä on osaltaan estänyt sisä- vesiliikennettä kehittymistä nykyistä laajemmaksi.

Yritykset ovat varauksellisia

Suomalaisyritykset suhtautu- vat selvityksen mukaan varauk- sellisesti integroituihin vesitie- kuljetuksiin. Ne kokevat nykyi- sen järjestelmän toimivaksi. Ne ovat tottuneet maantiekuljetuk- siin jopa niin, ettei muita vaih- toehtoja juuri edes mielitä. Eikä tilannetta vesitietien kannalta paranna se, että Suomessa ei vielä ole säännöllistä sisävesi- linjaliikennettä. Selvää tietysti on se, että yritykset asettavat viennissään ja miksei myös tuonnissaankin toimitusvar- muuden ja -nopeuden hyvin keskeiseksi tekijäksi.

VTT:n selvityksessä tode- taan, että "vaikka Keski-Euroo- passa on säännöllistä sisävesi- linjaliikennettä ainakin kaikis- ta suurimmista Benelux-maiden valtamerisatamista, eivät suo- malaisyritykset ole hyödyntä- neet tätä mahdollisuutta".

Mutta silti 32 prosenttia haas- tattelusta näkee integroidut ve- sitiekuljetukset mahdollisena vaihtoehtona nykyiselle kulje- tusjärjestelmälle. Ja 45 prosent- tia vastaajista siirtyisi todennä- köisesti käyttämään vesitiekul- jetuksia nykyistä enemmän, mikäli taloudelliset pakotteet ja muut pakkokeinot niin vaatisi- vat. Yritykset viittaavat EU:n kiristämisiin päästö- ja nuihin rajoituksiin.

Kuljetusten oltava nopeita ja täsmällisiä

Yrityksillä on integroiduille vesitiekuljetuksille omia "reu- naehtojaan". Niiden kokonais- kustannusten on oltava kilpai- lukykyiset, linjaliikenteellä on oltava säännölliset aikataulut ja riittävä vuoroitus, kuljetusten on oltava nopeita ja täsmällisiä,

kaluston oltava kehittyntä ja lastinkäsittelymahdollisuuksia on oltava riittävästi, ja tavara on voitava kuljettaa yksiköitynä. Periaate on, että mitä vähemmän tavaraa käsitellään, sen parem- pi.

Kun yritykset valitsevat kul- jetuksilleen reittejä, tärkein on ehdottomasti laatu. "Laatu" muodostuu monesta tekijästä, joiden järjestykseksi tutkijat ovat saaneet: luotettavuus, kul- jetusten määrä ja käsitteily, pal- velujen hyvyys, turvallisuus, satamapalvelut, liikennöitä- vuys, tietoliikennepalvelut, las- kutus, toimitusvarmuus ja ympäristötekijät.

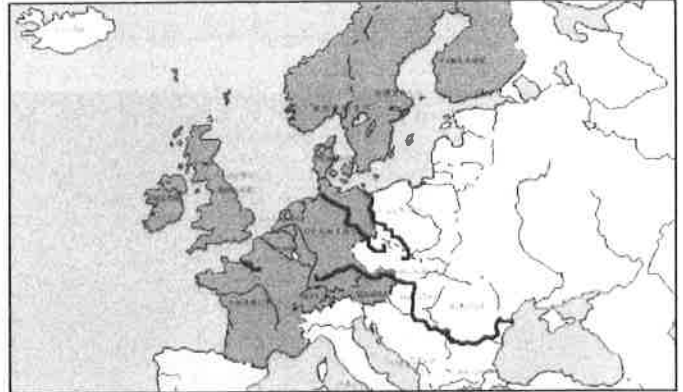
Kuljetusten kokonaishinnat ovat erittäin tärkeitä. Mutta myös ns. hinta-laatusuhteella on suuri merkitys. Yritykset etsivät tietysti parempaa taloudellisuutta, sillä eihän markkaa mark- kaan kannata vaihtaa.

Myös tavarain ominaisuuksil- la on merkitystä. Tärkein on erä- koko, sillä seuraavat asiakkain vaatimukset ja tarpeet, asiak- kaan mahdollisuudet, kuljetus- etäisyys ja asiakkain sijainti jne.

Tavaroiden kuljetuksissa tär- keinä on myös niiden nopeus, aikataulunmukaisuus ja frek- venssi, taajuus.

Niinpä kun yrityksiltä kysyt- tiin reitinvalintaan vaikuttavia tekijöitä järjestykseksi saatiin: tavarain vahingoittumisriski, toi- mitusvarmuus ja -nopeus, laatu ja kustannukset ja hinta. Niiden jälkeen tulivat lastinkäsittely- mahdollisuudet, asiakkain vaa- timukset, tavararyhmät, eräko- ko ja kuljetusten frekvenssi, ruuhkat, asiakkain sijainti, kul- jetusetäisyydet ja ympäristöy- stävällisyys.

VTT:n tutkimuksesta selvi- ää, että integroidut vesitiekulje- tukset eivät sovellu kaikille ul- komaankauppaa harjoittaville yrityksille eikä myöskään kai- kille tuotteille. Jos yhtiöillä on runsaat tuotevalikoimat, pienet toimituserät ja kireät toimitus- aikavaatimukset, integroidut ve- sitiekuljetukset hylätään suoral- ta kädeltä.



Keski-Euroopan sisävesitieverkosto

Tarpeet ja muutokset

Tutkimuksen mukaan kaikki terminaali-ongelmat paikantuvat Suomen satamiin. Niistä puut- tuu lämmintä varastotilaa, sata- mat eivät ole auki öisin, lava- ran käsittelyssä on havaittu huo- limattomuutta, satamakustan- nukset ovat isot, käsittelyväli- neet ja niiden kapasiteetti eivät ole riittäviä ja monissa satamis- sa on liikennepaikoitusta. Viime- mainittu johtuu yleensä joko lii- an matalasta tuloväylästä tai sa- tamen pienyydestä ja ahtaudesta.

Kalustoa ei myöskään ole riit- tävästi suurien tavarajen käsit- telyyn, ja jäävavisteluista lai- voista on puute. Viimeisinä tul- la seikalla on Suomen erityis- olosuhteissa suuri merkitys.

Tietoliikennekään ei pelaa toivotulla tavalla. Ei ole riit- tävästi reaaliaikaisia kuljetusten seuranta-järjestelmiä, tietoliik- teen kehityksessä on eri maiden kesken suuria eroja, joten niiden yhteensovittaminen tuottaa vai-

keuksia. Silti Suomi on tällä alu- eella edelläkävijä.

Yritykset kaipaavat satamien kehittämistä, Saimaan liiken- teen parantamista, kuljetusten kokonaishallinnan, merikulje- tusten, integroitumisedellytys- ten ja tietoliikenteen kehittämis- tä ja kaluston saatavuuden tur- vaamista.

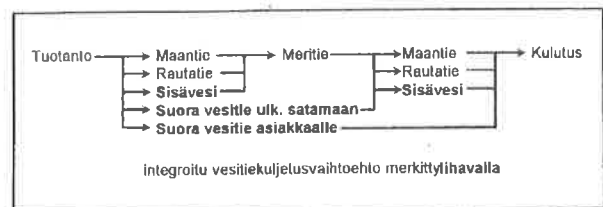
Siinäpä sitä töitä onkin.

Uhkakuvia taivaalla

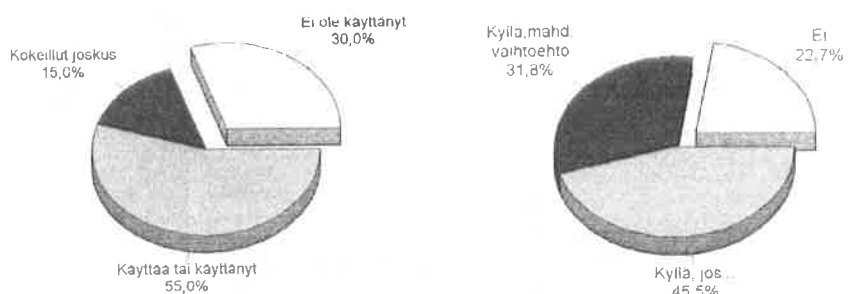
Yritykset uskovat, että lähim- pien 5-10 vuoden aikana Kes- ki-Eurooppa on edellenekin vahvin markkina-alue. Mutta jo 60 prosenttia niistä uskoo, että myös itäinen Eurooppa ja erityi- sesti Puola tulevat nousemaan Kauko-Idän kanssa hyvin mer-

Kohdema	Vienti (tonneja)
Saksa	7 310 00
Ruotsi	4 770 00
Isobritannia	4 053 00
Hollanti	3 404 00
Belgia	2 140 00
Tanska	1 159 00
Ranska	992 000
Espanja	889 000
Norja	618 000
Italia	414 000
Puola	406 000
Irlandi	119 000
Portugali	78 000
Slovenia	5 000
Kroatia	4 000

Suomen vienti.



Vientituotteiden perinteiset kuljetusketjut ja integroitu vesitiekuljetusvaihtoehto.



Haastattelututkimuksen osallistuneiden yritysten integroitujen vesitiekuljetusten nykyinen käyttöaste.

Haastattelututkimukseen osallistuneiden yritysten vastaukset.

VTT selvitti laajasti integroituihin vesitiekuljetuksiin

Valtion teknillisen tutki- mukseskuksen, VTT:n yh- dyksuntateknikaan tutkimus- yksikkö, Matex Oy ja Kym- mene Logistics Oy ovat lii- kenneministeriön toimek- siannosta tehneet vastikään valmistuneen tutkimuksen Suomen ja Euroopan välis- tä integroiduista vesitiekulje- toksista.

Työstä on vastannut tekni- kan tohtori Wladimir Segerc- rantz VTT Yhdyskuntatekni- kasta. Pääosan ovat tehneet dipl.ins. Hanna Pajunen-

Muhonen ja dipl.ekon. Tönis Segercrantz niin ikään VTT Yhdyskuntateknikaasta.

Tutkimusta varten haas- teltiin noin 30 yrityksen edus- tajia. Heidän arvioidensa mukaan integroiduille vesi- tiekuljetuksille on useita esteitä kuten tiedon ja säännöl- lisen vesitietiliikenteen puute, talven aiheuttamat ongelmat, kalusto jne. Yrityksille on eri- tyisen tärkeää, että hinnat ovat kilpailukykyisiä ja että tavara kulkee nopeasti, tur- vallisesti ja varmasti perille.

EU linjaa liikennepolitiikkaansa uusiin uomiin

Vesitiekuljetuksia kasvatetaan maantiekuljetusten kustannuksella

kittävään asemaan kaupassa.

Suorien kuljetusten tuotannosta asiakkaalle uskotaan lisääntyvän.

Ulkakuvina viennin ruusunpunaisella taivaan rannalla nähdään maantieliikenteen kasvavien ongelmien, kilpailun kiristyminen päämarkkina-alueilla, energiakysymykset, pakkausmateriaalien jätteongelmat, ympäristökysymykset ja myös mahdolliset poliittiset muutokset Venäjällä.

Kuljetushaarukka on 1,2-3 miljoonaa tonnia

VTT esitti arviot niistä tavaramääristä, jotka enimmillaan voisivat siirtyä käyttämään integroitua vesitiekuljetuksia. Ensimmäisessä perustana on Euroopan sisävesitieverkoston varteen tai läheisyyteen suuntautuvat tavaravirrat, joista valtaosa (92-94 prosenttia) ei hyödynnä sisävesitiekuljetusmahdollisuuksia. Arvion mukaan Suomen vienti- ja tuontikuljetuksista noin 1,2 miljoonaa tonnia voitaisiin siirtää integroiduille vesitiekuljetusreiteille, mikäli järjestelmän toimivuus täyttäisi sille asetetut vaatimukset ja muut edellytykset olisivat suotuisat.

Toisen vaihtoehdon mukaan jopa noin 3 miljoonaa tonnia voisi siirtyä vesitiele, mutta se toteutuisi siinä tapauksessa, että EU ryhtyisi käyttämään liikennepoliittisia pakkokeinoja rajoittamalla rekka-liikennettä ja määräämällä se maksamaan myös aiheutamansa liikenteen ulkoiset haitat.

Perusarvion mukaisesti noin 6 prosenttia Suomen ja lähinnä Keski-Euroopan maiden välisistä kokonaistavaravirroista voisi tulevaisuudessa siirtyä hyödyntämään integroitua vesitiekuljetuksia.

Mutta jos EU asettaa maantieliikenteelle suunniteltuja rajoituksia ja ryhtyy tukemaan sisävesiliikennettä, siirtymistä voisi harkita jopa 17 prosenttia Suomen ja sen kaupan kannalta merkityksellisten maiden välisistä kokonaistavaravirroista. Viime mainittu malli lähtee siitä, että Euroopassa koko logistiikkajärjestelmää muutettaisiin vahvasti ja sisävesitiekuljetuksia kehitettäisiin ja edistettäisiin tehokkaasti.

Vertailun vuoksi muistettakoon, että Suomen viennin kokonaisarvo oli viime vuonna 174,4 miljardia markkaa ja määrä 30,3 miljoonaa tonnia. Tästä määrästä peräti 93 prosenttia vietiin meritse. Pääkohdemaat olivat Saksa, Ruotsi ja Iso-Britannia, joihin upposi runsaat 16 miljoonaa tonnia eli enemmän kuin 50 prosenttia kokonaistavien viennistä. EU-maihin maamme viennistä suuntautui noin 70 prosenttia.

Ismo Parkkonen

Se on tiedetty jo pitkään, että Euroopan Unionin ydinalu-eiden maantieliikenne on pahasti ruuhkautunut. EU:n laajentumisen myötä kysynnän uskotaan yhä kasvavan ja lisäävän tavaravirtoja. Tämä puolestaan paisuttaa liikennettä ja pahentaa yhä enemmän maantieliikenteen ruuhkautumista - ympäristöhaittoja.

Infarkti uhkaa jo infrastruktuuria

Suomen logistiikkayhdistyksen puheenjohtaja Paul Salmi muistutti jo keuhkautuneen *Kaupalehdessä* julkaisussa haastattelussa, että EU:n integraation laajeneminen ja itäisen Euroopan mullistukset ovat lisänneet tavaravirtoja maanteillä rajusti.

Vakavasti keskustellaan Keski-Euroopan tiheään asutun alueen maantieliikenteen tukentumisesta. Pessimistisimmät

pelkäävät, että Keski-Euroopan infrastruktuuria uhkaa infarkti, Salminen väritti tilannetta.

Tieverkon laajennus ei ratkaise pulmaa

Tätä ongelmaa ei voida enää ratkaista tieverkkoa laajentamalla, koska monissa maissa tieliikenne on saavuttanut jo ns. kylläystymispisteesä. Sitä on alettu rajoittaa mm. Sveitsissä, Itävallassa ja Saksassa. Eikä tieverkon laajentaminen ylipäänsäkään ole missään maassa ratkaissut ruuhkaongelmia. Päinvastoin kokemuksesta tiedetään, että tiestön lisääminen on johtanut vain autokannan kasvamiseen - ja yhä rajumpaan ruuhkautumiseen.

Myös rautatieliikenteellä on omat ongelmansa. Rataverkot ovat tuotapikaa yhtä kuormitettuja kuin maantietkin, niiden kapasiteetti ei enää riitä, ne eivät toimi asiakkaitensa kanssa tavanomaisen liikeyrityksen tavoin ("niiden asiakkassuuntautuneisuus on heikko", sanovat VTT:n tutkimuksen tekijät) ja rataverkot ovat myös rapistumassa monissa maissa, koska liikenteen painopistettä on siirretty vuosikymmenien kuluessa

maanteille. Rautatiet ovat jääneet tässä kassassa auttamatta jälkeen ja samalla pienemmälle rahoitukselle. Uusia rautateitä ei pystytä rahoituksellistakaan syistä johtuen kovin nopeasti rakentamaan riittävästi.

Eräs laisko julistaa: Jeesus tulee, oletko valmis? Tätä lausetta voitaisiin mukaila: Sisävesitieteliikenne tulee, oletko valmis? Suomen osalta vastaus on lähestulkoon yksiniittinen: emme ole valmiita. Se johtuu vuosikymmenien liikennepoliittisesta tai -poliittikattomuudesta. Meillä ovat painopisteenä yksiselitteisesti olleet maantiet. Rauta- ja vesitiet ovat saaneet rappeutua ja jäää auto- ja rekaliikenteen varjoon.

Maantieliikenteen kasvu ollut rajua

Euroopan Unionin alueella on liikenne kasvanut suurinpiirtein bruttokansantuotteen kasvuvauhti. Tavaraliikenne on 1970-1990 lisääntynyt keskimäärin 2,3 prosenttia vuodessa. Eri liikennemuotojen kehityksessä näkyy sama ilmiö kuin Suomessa: maantieliikenne on paisunut, mutta rauta- ja vesitieteliikenne ovat pysyneet lä-

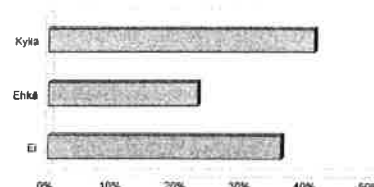
hes ennallaan.

Kun vielä 1970 rautateillä kuljetettiin tavaraa runsaat 200 miljardia tonnikilometriä (27,8 prosenttia), määrä ei ollut kasvanut lainkaan vuoteen 1990 mennessä. Mutta sen prosenttiosuus oli pudonnut 15,4:ään. Vesitiekuljetukset olivat säilyneet myös jorkeenkin samana eli runsaana 100 miljardia tonnikilometriä. Mutta samasta syystä kuin rautateittenkin niiden prosenttiosuus oli pudonnut 1970 olleesta 13,6:sta 9,2:een.

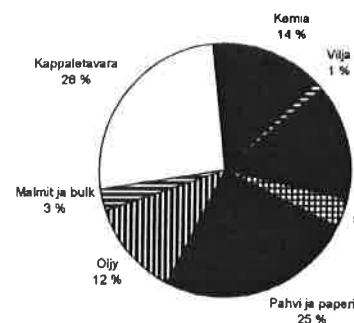
Mutta maantiekuljetusten määrä oli samaan aikaan lisääntynyt noin 400 miljardista tonnikilometristä yli 800 miljardin tonnikilometrin. Maanteillä siirtyvän tavaramäärän osuus oli 1970 noin 50,5 prosenttia, mutta 1990 jo peräti 69,9. Ei siis ole

lainkaan ihme, jos Euroopan Unionin alueella valitetaan liikennemuutoksia ja raskaan liikenteen valtavaa osuutta. Sen kulltava ja haitallinen vaikutus tiestöön ja ympäristöön on valtava.

EU, YK ja Euroopan liikenneministerineuvosto ovat selvittäneet mahdollisuuksia maantiekuljetusten vähentämiseksi ja niiden ohjaamiseksi muille kuljetusmuodoille. Keinoina on ajateltu käyttäytymistä ja kehittämiä rautatiekuljetuksia ja sisävesitieverkkoja. Myös uutta teknologiaa (nopeat laivat, merijokialukset, telematiikka) tulisi hyödyntää.



"Siirtäisitkös yrityksenne ulkomaankuljetuksia sisävesiläivoille, jos pystyisitte kuljettamaan tavaraa suoraan esimerkiksi Ruhrin tai Seinen alueelle?" Näin vastattiin.



Suomen viennin jakauma tavararyhmittäin.

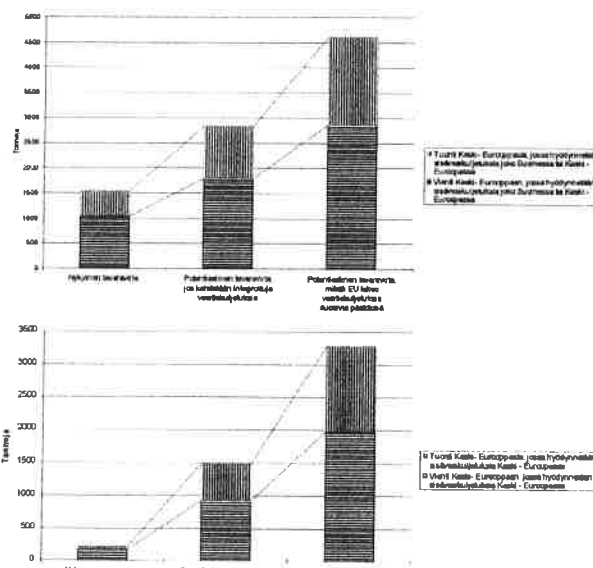
Mitkä ihmeen integroidut vesitiekuljetukset?

Integroiduissa vesitiekuljetuksissa merikuljetuksiin liittyy sisävesikuljetus ainakin ketjun toisessa päässä. Kuljetusketju muodostuu joko suorasta vesitiekuljetuksesta tuotannosta asiakkaalle tai siihen voi sisällyä kuljetusmuodon vaihto tai kuljetusvälineen siirtäminen tavaroinneen toiseen kuljetusvälineeseen. Ketju voi olla esimerkiksi: tuote laivalla suoraan asiakkaalle; tuote sisävesillä meritelle, josta jatko taas sisävesireitillä kulutukseen; suora vesitie ulkosatamaan, josta tuote matkaa kulutukseen maantietä tai rautatietä pitkin.

Joki/meriliikenteessä sama alus kuljettaa lastin merellä ja sisävesistössä. Tässä kuljetusmuodossa voidaan alusten syvyyttä ja niiden korkeutta vaihtaa. Sisävesiliikennettä harjoitetaan aluksilla, jotka eivät ole merikelpoisia. Proomut ja proomuyhdistelmät ovat tällaisia aluksia.

Integroiduiksi vesitiekuljetuksiksi katsotaan Suomen ja Euroopan välisten meritiekuljetusten osalta lähimeriliikenne, rannikkoliikenne, joki/meriliikenne ja sisävesistöä hyödyntävien kuljetusten osalta joki/meriliikenne ja sisävesiliikenne.

Toimivalle sisävesitiekuljetukselle asetetut vaatimukset.



Tavaravirtojen potentiaalinen siirtyminen sisävesikuljetuksiin. Ylempi kaavio: sisävesikuljetukset joko Suomessa tai Euroopassa ja alempi kaavio: sisävesikuljetukset Euroopassa.

Sisävesiteille suuria muutoksia

Lähtökohdina sisävesiliikenteen osakokonaisuudet ovat kabotaa-silainsäädäntö, päälystön pätevyyskriteerit ja miehistön sosiaaliskysymykset.

EU pyrkii aluksi standardisoi-maan Euroopan sisävesi-väylästön mitoituksen ja harmonisoi-maan väylästön merkinnät. Myös kalusto saa aikaan yhteisen standardin.

EU on pannut alulle useita tutkimuksia, joilla selvitetään yhdistettyjen kuljetusten ja sisävesikuljetusten lisäämismahdollisuuksia Euroopan sisäisessä liikenteessä. EU:n kuljetuskäytävätutkimuksessa taas selvitetään kahdeksan pohjois-etelä- ja itä-länsisuuntaisen käytävän tavaravirrat ja myös ne tavararyhmät, jotka voisivat soveltaa rannikko- ja sisävesiliikenteeseen. Samalla selvitetään, mikä nämä tavaravirrat eivät jo nyt kulje rannikko- ja sisävesiliikenteessä ja miten mahdolliset esteet voitaisiin poistaa.

Reinin-Mainin-Tonavan kanava päätienä

Keski-Euroopan sisävesite-verkoston ehdoton pääväylä on Reinin-Mainin-Tonavan kanava sivuhaaroinen. Se näkyy lentokoneesta keskeisen Euroopan mahassa kuin rosoreunainen puukonviilituoteesta kaakoon. Sitä täydentävät Saksan, Benelux-maiden ja Ranskan jokiverkot.

Euroopan talouskomissio on jakanut Euroopan sisävesitiet alueellisesti ja kansainvälisesti merkittäviin väyliin, jotka on luokiteltu niille soveltuvien alustyyppien ja syvyyden- ja korkeusmittojen mukaisesti seitsemään pääluokkaan. Keski-Euroopan sisävesi-väylästön keski-syvyydet on tilastoitu ja niiden muuttuvia vedenkorkeuksia seurataan ja tilastoidaan säännöllisesti.

Joki/merikuljetukset ovat lisääntyneet. Esimerkiksi Duisburgin satamassa joki/merialuksilla kuljetettiin rahia 1972 vain 295 000 tonnia, mutta 20 vuotta myöhemmin jo 1 322 500 tonnia. Joki/merialuksilla kuljetettua rahdin määrää on kasvanut kokonaiskuljetussuoritteesta 1,4 prosentista 8 prosenttiin.

Suomella sisävesireittejä 6100 km

Suomen sisävesi-väylästön pituus on yllättävän suuri: 6100 kilometriä. Pääreitit on Saimaan vesistö ja Saimaan kanava, joiden pituus on yhteensä noin 800 kilometriä. Muiden pääväylien pituus on 1300 kilometriä (syväys 2,4 metriä).

Saimaan kanavalla liikennekauden pituus on eteläosassa noin 10 kuukautta, pohjois-osassa 8-9 kuukautta.

Keski-Suomessa Päijänteen-Keiteleen kanava yhdistää nämä kaksi suurta järveä, mutta niiltä puuttuu meriyhteys. Kanavaa voitaisiin käyttää täysimääräisesti hyväksi vasta, kun Kymijoen kanavan kautta avattaisiin yhteys Suomenlahdelle ja Itämerelle.

Ismo Parkkonen

Kanavien ikää juhlittiin pitkin kesää

Pääjohtaja Kyösti Vesterinen antoi tunnustusta sisävesiväelle

"Tässä kanavajuhlissa haluan antaa tunnustuksen koko sisävesiväelle. Tavarankuljetusten tarvitsijat ja tarjoajat, matkustajaliikenteen varustamat ja asiakkaat, palvelujen tuottajat, kunnat, pursiseurat ja muut yhteisöt sekä yksittäiset kansalaiset ovat aktiivisuudellaan luo-neet uskoa sisävesien mahdollisuuksiin. Joskus tuntuu jopa, että kaikilla mittareilla mitattuna huomattavasti suuremman suomalaisen veden liikenteen edustajat jäävät toiselle sijalle."

Näin puhui Merenkulkulaitoksen pääjohtaja Kyösti Vesterinen sydänpöydällä Vääksyn kanavan 125-vuotisjuhlassa. Vääksy eli alkuperäiseltä nimeltään Vesijärven kanava on Suomen suurten nälkävuosien lapsia. Sen töittien alkamista kirjettiin juuri vuoden 1867 kesä-töimän kesän ja 1868 alkupuolen hirvittävien kuolonkuukausien jälkipäivillä. Ne voitiinkin aloittaa 1868 syksyllä.

Vaikka Vesterinen antoi tunnustusta sisävesi-ihmisille ja toivoi heidän ponnistelujensa sisävesiliikenteen puolesta, hän samalla myös toppuutteli heitä. "Muistutan kuitenkin yhdestä kylmästä tosiasiasta. Kun taloudellisesti tiukkana aikana kansakunta joutuu tinkimään mm. sosiaaliturvasta ja sivistystoimesta, aivan kaikkia toiveita ei pystytä täyttämään harrastustoiminnan, esimerkiksi veneilyn edellytysten parantamiseksi."

Kotimaiset hankkeet sovittava EU:n kanssa

Vesterinen huomautti myös, että EU:n jäseninä suomalaisten velvollisuutena on pohtia, miten kotiset hankkeemme nivelyt-tyvät suurempiin kokonaisuuksiin. Hän tulkitsee, että sisävesiasioissa ilmapiiri on suotuisa, sillä Euroopan Unionin liikennepolitiikan yksi keskeinen tavoite on siirtää kuljetuksia maanteiltä kiskoille ja vesille.

Vesterisen mukaan kuljetusmuotoja kehitettäessä yhä enemmän merkitystä saavat mm. energian kulutus, päästöt, ruuhat, maan käyttö ja vaarallisten aineiden kuljetusten riskit. EU:n tavoitteisiin kuuluu myös länsi-Euroopan harmonisointi ja väylästön ja kaluston standardointi.

Pääjohtaja palautti mieliin, että erityisesti Suomen sisäosissa on mietittä, miten päästä merelle ja sen yli.

Mikä olisi pienempää kuin seilata sisämaahan teollisuuslaitoksen laiturista suoraan Keski- ja Länsi-Euroopan suurille markkinoille. Unohtaa ei sovi myöskään Venäjän markkinoita ja laajaa sisävesiverkostoa.

Valitettavasti toistaiseksi ratkaisua ei ole löydetty. Vielä ei ole kehitetty sellaista kalustoa, joka pystyisi purjehtimaan sekä omat sisävesiosuutemme ja selviäisi meriosuudestakin jatkaakseen eurooppalaisessa kanavaverkostossa. Vaihtoehtona on myös väläytetty proomu-emäläiva-yhdistelmää, jossa

runkokuljetus hoidetaan isoilla aluksilla ja jakelu pienemmillä laivoilla.

Ratkaisut olemassa

Eräät telakka-asiantuntijat väittävät, että ongelma ei ole tässä. Tiedetään, että Suomessa on rakennettu enemmän kuin puolet maailman jäänsärkijöistä. Alusten käyttäytyminen erilaisissa jääolosuhteissa tunnetaan. Mm. Wärtsilä Marinen hallussa ollut arkinen teknologia-keskus, Warc, edusti alansa huippua.

Sanotaan, että suomalaisilla tutkijoilla ja tiedemiehillä on tieto siitä, millaisia aluksia Vesterisen tarkoittamiin tehtäviin pitäisi rakentaa. Tämä on varmasti totta. Ja väitetään, että telakoillamme - myös pienemmillä - on kyky rakentaa juuri sellaisia aluksia kuin tarvitaan ja tilataan.

Uskomaton tietopankki

Jo ammuin nukkunut *Uusi Suomi* kirjoitti Warcista aikanaan:

"Keskuksen tietopankki sisältää uskomattoman määrän korvaamatonta tietoa arktisesta merenkulusta, jäänmurtajista ja jään rakenteesta. Jään murtokkeista sen tietopankki tietnee enemmän kuin mikään tutkimuslaitos koko maailmassa."

Lehden johtopäätöstä ei kumottu.

Warc teki aikanaan maailman parasta jäätä. Sen johtaja, tekniikan lisensiaatti **Harri Soini-**

nen arvioi, että "tämä (siis Warc) on yksi syvällisimpiä erikoisosaamisen alueita, mitä Suomessa on". Ja laitoksen entinen johtaja, professori **Ernst Enkvist** väitti, että Warc on ainutlaatuinen ilmiö koko maailmassa.

"Muullakin on laitoksia ja henkilöitä, mutta missään ei ole ollut näin kokonaisvaltaista toimintaa. Täällä laivojen rakentaminen, suunnittelu, tuotekehitys ja perustutkimus eli koko ketju on ollut saman katon alla."

Warcin tekemä jää oli jatkuvasti yhtä hyvää kuin alkuperäisenkin. Warcissa testattiin laivoja Itämeren, Barentsin meren, Siperian jokien, Koillisväylän, Ohtanmeren ja Antarktiksen jäällä ja jääolosuhteilla. Siellä tiedettiin, millaisia laivoja mihinkin olosuhteisiin pitää rakentaa.

Warcissa tiedettiin, mitkä muodot laivalla tulee olla kulakin alueella, millainen ja mistä aineesta sen pinta pitää rakentaa, mitä maalaa missäkin on käytettävä. Reinin antamalla eväillä ei menty Obille, Jeniseille tai Lenalla eikä Itämeren opeilla Barentsille tai Antarktikselä. Ja Soininen vakuutti, että uusiin olosuhteisiin ja käyttötarpeisiin kytetään löytämään aina optimaaliset ratkaisut.

Missä tämä tietous makaa, kun sitä nyt haikaillaan? Vai onko kysymys vain tiedonkulun katkoksesta? Ja tukisiko EU näin viisasta projektia?

Järvi-Suomen vesiliikenteellä hyvä tulevaisuus

Vesterisen lisäksi myös Järvi-Suomen merenkulupiiriin piakkoin eläkkeelle jäävä päällikkö **Seppo Koivupuro** uskoi, että sisävesiliikenteellä on edessään hyvä tulevaisuus. Hänkin viittasi EU:n liikennepoliittikaan, joka suosii sisävesi- ja rautatie-liikennettä maantieliikenteen kustannuksella.

Koivupuro arvioi vesiliikennettä puhuessaan Karvion kanavan 100-vuotisjuhlassa Heinä-

vedellä kesällä. Koivupuron mukaan "uudet suuret kanavahankkeet, esimerkiksi Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat, ovat kuitenkin hämmästyttävän peitossa". Hänen mukaansa niiden toteutuminen siirtyy ensi vuosituhannen puolelle.

Uskon että kannattavuuspohjaa löytyy ainakin joillekin uusille hankkeille. Vireillä olevista mainittakoon Kuulan kanava Taipalsaarella, Orraintaipaleen kanava Savitaipaleella, Juankosken kanava Kallavedeltä Vuotjärvelle ja Höytiäisen yhdistäminen Saimaaseen.

Koivupuro arvioi, että Savon kanava on niin mittava hanke, että sitä harkittaessa on otettava huomioon EU:n liikennepoliittikka ja koko Itä-Euroopan arvioitavissa oleva kehitys ja rahoitusmahdollisuudet.

Koivupuro katsoi, että matkailu on eräs nopeimmin kehittyvistä elinkeinoista. Siksi Järvi-Suomen alueella tulisi panos-

taa palveluihin, vuokravenekeskuksiin, veneiden talvisäilytykseen, opastukseen. Hän kehotti markkinoimaan koko Järvi-Suomea yhtenäisenä ja ainutlaatuisena vesistöalueena mm. Keski-Eurooppaan. Sillä on yhtenäisenä enemmän vetovoimaa kuin jollakin yksittäisellä kunnalla tai järvellä.

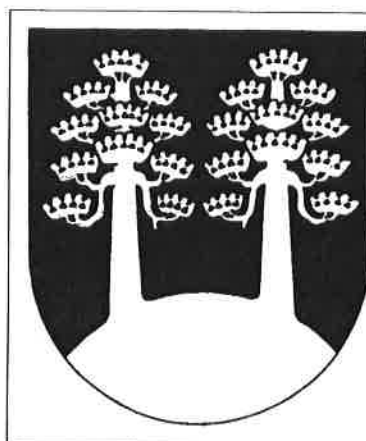
Päät yhteen ja töihin

Tietoa olosuhteista ja laivoista on siis Suomessa. Jopa niin paljon, että maamme saattaa olla maailman johtava maa tällä alueella. Periaattessa - eikä käytännössä - ei tarvita muuta kuin yhdistää Merenkulkulaitoksen, telakoiden, tutkimuslaitosten, etujärjestöjen ja poliitikkojen voimat ja ryhtyä miettimään ratkaisuja. Ja sitten "eikä muuta kun töihin".

Ismo Parkkonen



Iisepalvelukanavasta on saatu myönteisiä kokemuksia. Myös Karvion kanava siirtyi lähiaikoina tähän järjestelmään.



SUOMEN MUKAVIN MÖKKIKUNTA MÄNTYHARJU

Suomen mukavin mökkikunta on lähellä ihmistä. Täältä löytyvät erinomaiset puitteet mökkeilyyn ja lomailuun.

Mäntyharjun luonnossa yhtyvät Järvi-Suomen kauneus ja Etelä-Suomen rehevyys.

Vietipä lomaasi vuokramökillä tai harkitset oman mökin hankintaa, niin Mäntyharjasta löytyy sopiva kohde jokaiseen makuun.

Tarjoamme sinulle hyvät palvelut, luonnonläheisen ja viihtyisän ympäristön

-Yrittämiseen -Asumiseen

-Lomailuun -Viihtymiseen

Tervetuloa Mäntyharjuun, palvelemme teitä taidolla ja sydämellä.

Mäntyharjun kunta puh. 015-770111

fax 015-7701212

Tievaltion pääjohtaja uskoo vesiteihin

Jouko Loikkanen kaipaa ideoita, rohkeutta ja kelpo yrittämishalua

Suomella on ainutlaatuinen järvi- ja jokiluonto. Mistään muusta maailman maasta ei löydy niiden vertaista. Vesiteitä on tuhansia kilometrejä. Ne käyvät ja kelpaavat uittoon ja tavarankuljetukseen. Ja myös matkailuun ja ns. huviveneilyyn. Niissä on eksotiikkaa keski-eurooppalaisille ja kauko-Idän kansalaisillekin.

- Tarvitaan vain oivalluksia, ideoita, yrityshalukkuutta ja tarmokkuutta tehdä työtä, niin kyllä monipuolinen toiminta Suomen sisävesillä lähtee käyntiin, sanoo pääjohtaja Loikkanen. Eikä epäile yhtään.

- Lapissa on jo kantapään kautta opittu, että pelkän mökin rakentaminen tai hotellin pystyyn paneminen ei riitä. On löydetty uudet matkailun valtiit: löhöämisen tilalle ovat tulleet elämykset, oma tekeminen, koira- ja moottorikelkkasafarit, vaellusretket, metsästys ja kalastus. Järvi-Suomella on käsissään jopa herttasuora juuri elämysmatkailun kehittämiseen, vakuuttaa pääjohtaja Jouko Loikkanen.

- Toistan: missään muuassa maassa ei ole niin uppeita, monipuolista ja ainutlaatuista järviluontoa kuin Suomessa.

Kuka aloittaa? Ja missä?

Tievaltion mies

monessa mukana

Monilla on vakaa usko, että Tielaitoksen pääjohtaja Jouko Loikkanen on ehdottoman vankkumaton maantieteilijä. Mutta se saattaa tulla olla jo iso yllytys, että hän on myös vesitieteilijä. Hän on myös vesitieteilijä. Hän on myös vesitieteilijä. Hän on myös vesitieteilijä.

Eikä siihen Suomessa ole oikein tarvetta, sillä niin yllätyksellisesti meillä on maantieteilijä. Tievaltion baa-noilla kaahaa niin suuri määrä rekkoja ja kulkee sellaiset tavaramäärät, että heikkopäistä jo hirvittää. Ja myös niitä ihmisiä, jotka ovat huolestuneet ympäristömme tilasta. Ja heitä on yhä enemmän.

Jouko Loikkanen vaikutus Päijänteen-Keiteleen kanavan rakentamiseen oli huomattava. Pääjohtaja Loikkanen puhui ja toimi aikanaan aktiivisesti myös Savon kanavan ja Kymijoen kanavan ideoinnin ja suunnittelun puolesta.

- Me puhuimme Keiteleen-kanavasta niin paljon, että meitä leikkiläisesti syytettiin jo laitoksen muun toiminnan unohtamisesta. Mutta puheet ja esitykset vaikuttivat niin, että valtakunnallisten päättäjien ajatukset muokkautuivat ajan mittaan myönteisiksi kanavalle.

Loikkanen ylipelaa myöskin sillä, että hänen viimeinen teoksensa TVL:n pääjohtajana 1990 helmikuussa oli allekirjoittama sopimus, jolla neuvostoliittolaiset rakensivat myöhemmin Keiteleen kanavan.

- Ja kaikki tuli aivan viime hetkellä, sillä bilateraalin kauppa loppui siihen silloisen Neuvostoliiton kanssa. Kuu-

kautta myöhemmin sopimuksen solmiminen ei olisi enää onnistunutkaan, Loikkanen muistelee tapahtumaa. Ja maaliskuun alusta 1990 TVL muuttui Tielaitokseksi, ilman vettä.

Kovat nimet vesitieyhdistyksen hallintoon

Pääjohtaja Jouko Loikkanen on yksi niistä miehistä, jotka aikanaan panivat alulle Suomen vesitieyhdistyksen. Hän ottaa myös osan siitä kunniasta itselleen, että Suomen vesitieyhdistyksen hallintoelimiin valittiin "kovat nimet". Niissähän on maaherroja, vuorineuvoksia, kenraaleja, ministeriöiden kansliapäälliköitä, yritysjohtajia, poliitikkoja ja muita paikallisia ja valtakunnallisia vaikuttajia.

- Puhuin Nesteen vuorineuvos Uolevi Raaden yhdistyksen puheenjohtajaksi. Minusta valinta oli onnistunut, sillä Neste käytti paljon vesiteitä ja Raade oli vahva luonne. Hänen vaikutuksensa tavoitteiden edistämiseksi oli siten hyvin merkittävä.

- Raade sanoi, että hän tulee kyllä puheenjohtajaksi, jos minä tulen varapuheenjohtajaksi. Ja niin me sovimme, muistaa Loikkanen.

- Olin vesitieyhdistyksen varapuheenjohtajana niin kauan kuin TVH(L):lla oli vesitieosasto. Vuonna 1990 se siirrettiin Merenkulkulaitokselle. Sen jälkeen tuntui vähän omituiselta, jos pelkäsi Tielaitokseksi muuttuneen organisaation pääjohtaja olisi Suomen vesitieyhdistyksen johtotehtävissä aktiivisesti mukana.

- Vesitievaltuuskunnan puheenjohtajaksi saimme professori Ilmari Hustichin, eläkkeellä olevan talousmaantieteilijän.



Pääjohtaja Jouko Loikkanen
Kuva: Tielaitoksen arkisto

Hän oli myös innolla mukana vesiteiden kehittämisessä. Hustichin ennakkoluulottomuutta kuvaa tavallaan sekin, että eläkemieheksi jäätyään hän muutti Ilomantsiin pelkästään kunnan nimen vuoksi. Hän totesi, että kun pitäjällä on noin kaunis nimi, sen täytyy olla muutenkin sopiva asuinpaikka ihmiselle. Tämä asenne oli minusta mainiota.

- Tosin on samalla todettava, että käytännön asioiden hoitaminen jäi hyvin pitkälti TVH/TVL:n kontolle. Meillähän oli sitä varten olemassa organisaatio ja voimavarat. Yhdistyksellähän niitä ei tietenkään voinut olla eikä ole vielä. Sen merkitys onkin siinä, että se ideoi, esittää, perustelee ja tekee asioita tunnetuksi.

"Tievaltio" syntyi koskenperkauksesta

Vesitiet eivät sinänsä ole Tielaitokselle vieraita. Loikkanen muistuttaa, että koko TVH (TVL, Tielaitos) syntyi vesitie-pohjalta.

- Koko homma alkoi siitä, että vuonna 1799 perustettiin "Kuninkaallinen Suomen koskenperkausjohtokunta". Myöhemmin, kun Suomi liitettiin 1808-1809 sodan jälkeen Venäjään, nimen ensimmäinen sana, "kuninkaallinen" muuttui "keisarilliseksi". Vuonna 1840 nimi muutettiin Tie- ja vesikulkulaitoksen johtokunnaksi. Silloin painopiste alkoi siirtyä teitten rakentamiseen ja niiden ylläpitoon.

Vesitiet olivat vuosisatoja Suomen tärkeimpiä kulkuväyliä. Eikä ikinäkään, sillä onhan maa tuhansien järvien ja jokien pirstoma ja tiplittämä. Talvisin toki käytettiin hevosta, poroa ja suksia, mutta kesäisin soutu- ja joki-veneet olivat kuormajuhina, miehet moottoreina. Suuret, pitkät, muutkaiset ja kiviset kosket olivat monilla isoilla ja pitkillä jokiväylillä vakavina estei-

nä venekuljetuksille ja uitoille. Kosket haluttiin perata kuljetuksi. Sen vuoksi laitoksen nimeksikin tuli koskenperkausjohtokunta. Mutta siinä vaiheessa, kun Merenkulkulaitos sai kontolleen vesitiet, niiden osuus "vesivaltion" budjetista oli enää 2 prosenttia.

Onko Tielaitos valtio valtiossa?

Tielaitos on vahva vaikuttaja. Sillä on suuri ja erinomainen vaikutus samalla laitteeksi kehitetty tutkimus- ja suunnittelusasto. Sen vaikutus mm. liikenneministeriön ja hallituksen liikennepoliittisiin ratkaisuihin on merkittävä. Ja, kuten esimerkiksi laitoksen historiassa todetaan, kansanedustajat käyttävät Tielaitoksen näkemyksiä hyväkseen tehdessään esityksiä oman vaalipiirinsä tie- ja silta-hankkeista seuraavien vuosien budjeteihin.

Sanoetaan, että Tielaitos eli entinen "vesivaltio" on valtio valtiossa. Mutta pääjohtaja Loikkanen ei ainakaan hetimiten allekirjoita lausumaa.

- Tielaitoksella näitä asioita käsittelee tuhatkunta ihmistä. Joten totta kai me vaikutamme. Se on selvä ja sehän on meidän tehtävämme. Mutta kyllä lopulliset päätökset tehdään valtioneuvostossa, hän kuittaa väitteet.

- Ja sitäpaitsi on muistettava, että liikenneministeriössäkin on näitä asioita käsittelemässä 200-300 ihmistä. Hekin ovat asiantuntijoita, joten emme voi määrittää, mitä Suomen liikennepoliitikassa tehdään.

Lobbausjärjestöt ajavat etujaan

Ei ole hänen vikansa, ettei Suomen vesitieyhdistystä vielä tunnusteta liikennepoliitikassa tasavertaiseksi vaikuttajaksi Suomen Tieyhdistyksen, Kuor-

ma-autoliiton, Linja-autoliiton tai Suomen Maarakentäjien keskusliiton ja Öljyalan keskusliiton kanssa. Ne ovat alan todellisia lobbaus- ja vaikuttajajärjestöjä.

"Mutta kukas kissan hännän nostaa ellei kissa itse", tiesivät jo vanhat suomalaiset. Vesitieyhdistyksen on itse hankittava oma oikeutuksensa, taisteltava itselleen selkeä ja vaikuttava asema.

- Minä olen murheellinen siitä, että vesitiekuljetukset ovat menneet alas päin. Niihin pitäisi panostaa enemmän, pääjohtaja miettii Pasilan virastokolossin 6:n kerroksen suhteellisen vaatimattomassa työhuoneessa. Se muistuttaa karudessaan Rautaruukin entisen patruunan, vuorineuvos Helge Haaviston työhuonetta Raken-nusmestarien talon yläkerroksissa, kuulun Vanhan Maestron yläpuolella.

Järvistä ja joista matkailuvaltti

Loikkanen mukaan Suomi on monessakin mielessä ainutlaatuinen maa.

- Meillä on valtavat metsät ja ilmeisen ainutlaatuinen järviluonto. Edellisiä osataan, mutta jälkimmäisiä emme osaa käyttää hyväksemme. Minusta Lapissa on vasta nyt alettu ymmärtämään matkailuelinkeinon uudet mahdollisuudet. Siellä ei enää panosteta takavuosien tapaan hurjaan rakentamiseen vaan enemmänkin elämyksien tarjoamiseen ihmisille. Se on oikea linja.

- Lapissa on havaittu, että varsinkin keski-eurooppalaisille poro- ja koirasafarit, metsästyks- ja kalastusmatkat ja eräretkeilyt ovat todella elämyksiä. Ja samalla tavalla ne ovat kaupun-

kilaistuneille suomalaisillekin. Mutta muualla maassa tämä puoli on minusta miltei unohdettu.

- Saimaan ja Päijänteen vesistöalueet tarjoaisivat valtavia mahdollisuuksia. Nyt on vain niin, että tällä järvi-Suomen alueella ei ole tarjontaa. Pitäisi olla vuokrattavia purje- ja moottori-veneitä, kanootteja, ohjattuja venerettejä, kalastusta, marjastusta ja nuksei myöhemmin syksyllä myös metsästystä. On selvää, etteivät keski-eurooppalaiset löydä Suomen järviä omilla veneillään. Ne ovat kalliita ja lyhyet lomat ehtivät kuluu esimerkiksi Saksasta pelkkään Suomeen tulon ja täältä paluuseen.

- Tapasin itse kesä mökkinä lähellä Haukivedellä hollantilaispariskunnan, joka vietti lomaansa meloen. Olivat jo toisen kerran samantapaisella matkalla ja pitivät luonnosta. He olivat ihastuksissaan siitä, että voivat vapaasti liikkua järvillämme ja leiriytyä asumattomien saarten ja rantojen maisemissa. Ja kalastella ja oella. Sellaista mahdollisuutta heillä ei kotimaassaan kertaakaan ole.

- Kun keskustelin heidän kanssaan, minulle tulikin mieleen, että me suomalaiset emme taida oikein ymmärtää mahdollisuuksiamme. Saimaan ja Päijänteen vesistöille mahtuisi useita yrittäjiä, jotka vuokraisivat ulkomaisille ja miksei myös kotimaisille turisteille veneitä, kanootteja, teltoja, meri- ja maastokarttoja ja kalastusvälineitä. Ja he voisivat järjestää myös opastusta niistä harrastuksista kiinnostuneille. Näin he voisivat herättää tarpeen ja aiheuttaa vähitellen kovankin kysynnän juuri näistä palveluista. Siinäpä se.



Ei Jouko Loikkasta aina ole käsitelty silkkihansikoilla, kuten tästäkin pilakuvasta käy ilmi.
Kuva: Tielaitoksen arkisto.

Liikennejaoston puheenjohtaja Kari Rajamäki: Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien vaikutukset selvitetty nopeasti



Rajamäki on kiireinen mies. Puhelin on kasvanut käteen kiinni.

Niin todellakin: valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston puheenjohtaja Kari Rajamäki patistaa hallitusta selvittämään nopeasti Kymijoen ja Mäntyharjun kanavan kuljetustaloudelliset vaikutukset. Hän vaatii samalla tekemään Kymijoen kanavan rakentamis- ja muiden kustannusten tarkennuksen ja arvioimaan perusteellisesti niiden ympäristövaikutukset.

Ilman perusteellisia selvityksiä ei voida luotettavasti tehdä päätöstä kanavien rakentamisesta tai jo tehtyjen suunnitelmien hyllyttämisestä.

Saimaan kanavaan sulut tai uudet kanavat

Rajamäki sanoi valiokunnan lailla Saimaan kanavan sulkujen peruskorjauksen Kymijoen-Mäntyharjun kanavaselvitykseen ja sen autuminen tuloksiin. Maksaisihan sulkujen peruskorjaus peräti 500 miljoonaa markkaa eli neljännes suunnitelluista Kymijoen-Mäntyharjun kanavien kustannuksista.

Valtiovarainvaliokunta "kat-



Välillä on hoidettava myös "pienien ihmisten" asioita.

Kuvat Ismo Parkkonen

kuin Nikita Hrushtševin ja Urho Kekkosen aikana, jolloin nämä kaksi valtioidensa suvereenia päämiestä periaatteessa päättivät kanavan vuokraamisesta ja uudelleen rakentamisesta.

Rajamäki muistuttaa, että Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat voitaisiin pitää auki läpi vuoden, niihin Saimaan kanavalla ei pystytä. Senhän tukkivat talvisin etelässä Viipurinlahteen tiukkaan ahtautuvat jäämassat, ja myös varsinaisen kanavaan tulevat tiukat supputumat estävät liikennettä.

Kanavien ympärivuotinen liikenne mahdollistaisi samalla myös Saimaan ja Päijänteen vesistöjen talviliikenteen. Tämähän olisi ensiarvoisen tärkeää mm. metsäteollisuudelle ja sitähän kummallakin järviolalla on runsaasti.

Hallitus ei noteeraa yleislausumia

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston puheenjohtaja Rajamäki tietää varsin hyvin, ettei hallitus lähde jaoston yleislausuman perusteella liikkeelle. Sen vuoksi on tehtävä täsmälliset selvitykset ja esitykset, joiden perusteella asiaa voidaan viedä eteenpäin.

Nyhtään kanavahankkeita selvittää työryhmä, jonka on saatava lausuntonsa valmiiksi ensi vuoden helmikuun loppuun mennessä. Se ei tietystikään voi itse tutkia kaikkia kanavointiin liittyviä asioita ja ongelmia, mutta sitä varten on jo olemassa laajat Merenkululaitoksen ja eräiden konsulttien tutkimukset ja laskelmat. Myös VTT:n tekemä laaja selvitys kanavien integroiduista liikennejärjestelmistä antaa selkeitä ja tulkkaa tietoa päätöksenteon tueksi.

Kaikesta huolimatta liikenneministeriön asettaman toimikunnan nimeäminen oli omituinen juttu. Minusta se ei ollut hyvä. Siitä paistaa läpi ajatus, että kanavapuhut halutaan ampua alas tavalla taikka toisella. Toimikunnassahan ei ole lainkaan alueellista edustusta ja myös eduskunta pidetään valmistelun ulkopuolella.

Mutta silti asiaa ei pidä jättää pelkkien selvitysten varaan. Esimerkiksi Saimaan kanavaratkaisussa painoivat poliittikkojen (Kekkosen) näkemykset ja sanat enemmän kuin joidenkin ns. asiantuntijoiden. Eikä ratkaisua ole tarvinnut katua.

Liikenneministeriö penseä kanaville

Rajamäki toteaa, että liikenneministeriö on ollut kanavahankkeille erityisen penseä. Niitä piti potkia liikkeelle. Minusta tuntuu, että ministeriössä olisi kalhistettu korvaan enemmänkin näiden maaliikenteen painostusryhmien puoleen. Kaikkihan me tiedämme, että niillä on suuri vaikutusvalta - ja

huomattavat varat - liikennepoliitikassa.

- Ihmettelen myöskin sitä, että ympäristöministeriö ei ole liputtanut selkeästi kanava- ja vesiteiliikenteen puolesta. Onhan se paljon saasteettomampaa ja huikean paljon enemmän ns. kestävä kehityksen periaatteen mukaista kuin maanteliikenne.

Kansanedustaja Kari Rajamäki uskoo ylipäänsä vesiteihin ja tietysti myös kanaviin. Hänen mukaansa ne eivät ole missään tapauksessa vanhentuneita kulukuvayliä.

- Jo Euroopan Unionin hahmottama liikennepoliittikka edellyttää muutoksia nykyiseen liikennejakaumaan. Meillähan valtaosa raskaasta tavaraliikenteestä kulkee rekoissa, USA:ssa ja Keski-Euroopassakin kanavilla, joilla ja rautateillä. Maapallon saastumisenkin vuoksi jokaisessa maassa on pakko ryhtyä miettimään liikennepoliittikkaa uusiksi.

Maatalous ajoi liikenteen ohi

Kansanedustaja Kari Rajamäki ei kyllästy edellisen hallituksen moittimiseen.

- On anteeksiantamatonta, että edellinen hallitus keskittyi EU-neuvotteluissa pääasiassa maatalouden pulmien ratkominen eikä ottanut vakavasti esille kuljetusasioita. Esimerkiksi niinkin pieni saarivaltio kuin Irlanti saa satoja miljoonia eura (miljardeja markkoja) omien liikenneongelmiensa ratkaisemiseen. Ja meillä toki laajana maana on monta vertaa suuremmat tarpeet ja ongelmat kuin Irlannilla.

- Edellinen hallitus hukkasii infrastruktuurin kehittämisen ja modernisoimisen kauralaariin, parodioi Rajamäki EU-neuvotteluja.

- Ja me olisimme toden teolla tarvinnut EU-rahaa mm. rataverkkomme parantamiseen ja entisten vesiteitten kehittämiseen ja uusien rakentamiseen. Ylipäänsä nämä liikennepoliittiset hankkeet pitäisi asettaa tärkeysjärjestykseen sen mukaan, miten ne tukevat vientiteollisuuttamme. Jos näin menetteläisiin, vesi- ja rautatiet asettuisivat kehityksen kärkeen.

Suomi puheenjohtajaksi, liikennearatkaisut uusiksi?

Mutta näkee Rajamäki sentään valokain tämän synkkyyn keskellä.

- On toki hyvä, että voimme palata näihin asioihin tulevaisuudessa. Ja se tulevaisuus on vuonna 1999, jolloin Suomi on EU:n puheenjohtajama. Silloin on toden teolla ja kokonaisuuksessaan selvitetty ja tutkittava meidän liikenneongelmamme. Ja esitettävä yhdessä EU-maiden kanssa niihin myönteiset ratkaisut. Siihen mennessä



Kari Rajamäki lupaa panna vauhtia kanava-asian käsittelyyn eduskunnassa.

olemme varmasti viisaampia myös Venäjän asenteesta ja kiinnostuksesta EU:n ja Venäjän väliseen (mm. Saimaa-Laatokka) sisävesiliikenteeseen.

Rajamäki uskoo myös siihen mahdollisuuteen, että jo ensi vuosituhatteen alkupuolella rakennetaan tämä Saimaan Laatokkaan ja samalla EU:n Venäjän sisävesiteihin yhdistävä kanava. Sen merkitys Venäjän lounaisosien ja Suomen kaakkoisosien kaupalle, teollisuudelle ja kehitykselle olisi erittäin suuri.

Missä Suomen liikennepoliittikka?

Rajamäen mielestä suomalaista liikennepoliittikkaa ei ole ollut olemassaakaan.

- Kun meillä on ollut yleensä heikkoja ja tietämättömiä liikenneministereitä, varsinaisen päätösvalta on siirtynyt liikenne-, sisä- ja ympäristöministeriön virkamiehille, Tielaitselle, VR:lle ja liikenteen eri lobbajajärjestöille kuten Suomen Kuorma-autoliitolle, Oljyalan keskusliitolle, Linja-autoliitolle ja Suomen tieyhdistykselle. Ja tämä linjahan ei ole oikein, Rajamäki puhuu.

- Eduskunta on ollut koko lailla syrjässä liikennepoliittikan linjauksista. Mutta nyt on asenteiden muututtava: eduskunnan on otettava sille kuuluva valta myös näissä asioissa, Rajamäki korostaa.

Rajamäen kielellä tämä eduskunnan valta ei merkitse (Ole) Norrbackin tai (Mauri) Pekkarisen siltoja, (Urho) Kekkosen teitä tai (Arvo) Korsimon mutkia. Se merkitsee ainoa ja lujaa paneutumista koko ongelma-alueeseen, katsomista vuoteen 2010 ja kauemmaksiin, sillä nyt tehdyillä ratkaisuilla sulje-

taan pois monia muita mahdollisuuksia.

Rajamäki puhuu nopeasti, kuin Kalashnikov-rynnäkökivääri. Hän saa sanotuksi sata sanaa siinä, missä pääministeri kymmenen. Hänen keskittymiskykynsä näyttää oivalta. Haastattelun, eduskunnan kuppilan takahuoneesta, keskeyttivät tuon tuostakin puhelut, mutta Rajamäki jatkoi lausettaan juuri siitä, mihin oli sen joutunut keskeyttämään.

Missä on Konnuksen ajan yhteishenki

- Minä kaipaen sitä yhteishenkeä, mikä vallitsi Savossa jo 160 vuotta sitten, kun ensimmäistä Konnuksen kanavaa ryhdyttiin puuhaamaan. Silloin asialla olivat papit ja talonpojat, maaherra ja muut virkamiehet. Samalla esitettiin koko reitin perkaamista aina Iisalmesta asti. Myös Saimaan kanava nostettiin vahvasti esille.

Vesiteitten rakentaminen on pitkäjänteistä puuhaa. Savolaiset saavuttivat aloitteellisuudellaan sen, että maan ylemmät elimet ja myös tieviranomaiset ryhtyivät vakavasti tutkimaan koko vesireitin perkaamista ja tiettyjen kovien koskien ohittamista puhkaisemalla kanavia. Kun myös senaatti ja kenraalikuvernööri saatiin asialle suopeaksi, tsaarinvallatut eli enää ollut kovinkaan vaikeata.

Kanava- ja koskenperkaustöihin ryhdyttiin tosissaan. Ne rakennettiin aikansa tarpeille ja niille välineille, joilla silloin tarvasta ja ihmisiä kuljetettiin. Mutta nyt tarvitaan aivan uuden mittaluokan ratkaisuja.

Ismo Parkkonen