

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Saimaan kanavalla liikenne-ennätys

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Uusiin ratkaisuihin ennakkoluultomasti

Europarlamentaarikko Mikko Pesälän mielestä Suomen on tarkasti, perusteellisesti ja ennakkoluultomasti tutkittava venäläisen osapuolen esitystä maiden välisen vesitieteyhteyden rakentamisesta. Pesälän mukaan sillä voisi olla suuri merkitys ennen muuta Itä-Suomen kehittämisen kannalta. Alueella tarvitaan uusia näkökantoja, aloitteita, tekoja, työtä ja toimintaa. Nythän raju muuttoliike kaventaa Itä-, Keski- ja Pohjois-Suomen maakuntien mahdollisuuksia kehittää ja lisätä tulevaisuudessa teollisuutta ja muuta elinkeinoelämää. Parhaiten koulutettu ja muu työikäinen väestö siirtyy ns. kasvukeskuksiin.

Sivu 7

Vesitieteyhdistyksellä huhtikuussa vuosikokous

Suomen Vesitieteyhdistys pitää vuosikokouksensa torstaina huhtikuun 11:nä päivänä 2002 klo 14.00 Merenkulkulaitoksen kokoustiloissa Porkkalan kadulla Helsingissä. Sääntömääräisten asioiden lisäksi kuullaan kokouksessa liikenne- ja viestintäministeriön rakennusneuvos Juhani Tervalan alustus väylätyöryhmän työstä ja sen toiminnan tuloksista.

Sivu 2

Kuva Seppo Piironen



T/B Meteor on hinannut M/S Ladoga-12
Saimaan Kanavan Soskuan sululle 28.12.2001.
Ladoga- 12 jää sulun yläportin taakse
odottamaan sulutusta.
Ilman lämpötila -28 c

Valkoinen kirja liikenteen perusta

Raimo Holster, europarlamentaarikko Samuli Pohjamon erityisavustaja, katsoo että EU:n komission liikenteen Valkoinen kirja muodostaa yhteisön tulevan liikennepolitiikan perustan. Holster tuntee "kirjan" hyvin, koska hänen "rooteliinsa" kuuluu seurata nimenomaan liikennepolitiikkaa, liikennettä, matkailua ja alueiden kehittämistä. Holsterin mielestä vesiteillä tulee olemaan suuri merkitys tulevaisuuden liikeneratkaisuissa.

Sivu 3

Laatokka-yhteyttä tutkittava tarkasti

Kansanedustajat Matti Kangas (vas), Erkki Kanerva (sd) ja Pekka Nousiainen (kesk) katsovat, että venäläisten aloitetta Laatokaan saattamisesta kanavalla yhteyteen joko Saimaan kautta tai suoraan Suomenlahteen on tutkimisen arvoinen asia. Se on eräs ns. pohjoisen ulottuvuuden konkreettisista aloitteista ja ilmauksista. Se edistäisi etenkin Itä-Suomen mutta myös Keski-Suomen elinkeinojen kehittymistä ja se parantaisi näiden alueiden taloudellisia edellytyksiä ja vähentäisi rajua muuttoliikettä, joka uhkaa romuttaa laajojen alueiden taloudellisen toiminnan.

Sivu 12

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Saimaan kanavalla ylitettiin viime vuonna ensimmäisen kerran 2 miljoonan tavaratonnin määrä. Erityisesti eteläisen Saimaan satamien liikennemäärät kasvoivat rajusti, jopa 50 prosentilla. Sen sijaan Kuopiossa ja Varkaudessa koettiin takapakki: molemmissa liikennemäärät vähenivät. Joensuussa tapahtui kokonaisuudessaan kasvua, mutta se johtui pääasiassa Saimaan sisäisen liikenteen lisääntymisestä. Saimaan kanavan tavaraliikennettä haittaa ympärivuotisuuden puuttuminen. Kun yritykset tarvitsevat kaksi liikennejärjestelmää (laiva/auto tai laiva/juna) se estää täysipainoisen suuntautumisen vesiliikenteeseen, vaikka se on tuntuvasti maakuljetuksia edullisempi.

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Pääkirjoitus

Kulunut vuosi 2001 toi lopultaan merkittäviä ilonaiheita sekä yhdistyksellemme että vesiliikenteelle. Joulukuun alkupuolella saavutettiin Saimaan kanavan liikenteessä 2 miljoonan tonnin merkki-paalu. Kaikkien aikojen liikenne-ennätys syntyi aikana, jolloin metsäteollisuuden suhdanne oli jo kääntynyt laskuun ja koneiden käyntiasteet olivat merkittävästi laskeneet. Saimaan alueella lisääntynyt tuotantokapasiteetti näkyi siis myös odotetulla tavalla liikenteen lisääntymisenä. Lisääntynyt raaka-ainetarve kasvanut tuotteiden kuljetustarve takaavat myös jatkossa kanavaliikenteen volyymin säilymisen korkeana.

Kysymys Saimaan kanavasta onkin nyt entistä ajankohtaisempi. Kanavan vuokraajan jatkonvottelujen käynnistäminen ja päätös ympärivuotisen liikenteen vaatimista investoinneista on saatava syntyä pikaisesti. Asia nousi näkyvästi esiin myös yhdistyksemme järjestämässä talviliikenneseminaarissa Lappeenrannassa marraskuun lopussa. Kun asia esitettiin kanavaliikenteen suurimman rahdinantajan suulla on kyse vakavasta tarpeesta, johon toivoisi reagoitavan nopeasti myös valtiovalan taholta. Seminaarissa saatiin myös venäläisen viranomaisistahan vakuutus Viipurinlahden jäänmurtokapasiteetin riittävyydestä Koiviston öljysataman käynnistymisen jälkeen.

juhlaseminaari oli kokonaisuutena erittäin onnistunut tapahtuma. Kiitos siitä vielä kerran sekä korkeatasoisille alustajille että kaikille osallistujille. Saimme todella kattavan ja ajankohtaisen katsauksen maamme laivanrakennusteknologian korkeatasoisuudesta ja talviliikenneosaamisesta! Tasokkaat esitykset ja alkutalven jääritteissä suoritettu lyhyt purjehdus tekivät tapahtumasta mieliin jäävän alkupaukun seminaarisarjalle, joka jatkuu kahden vuoden päästä Tukholmassa.

LVM:n johdolla tehtävä meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelma linjaa lähivuosien vesi-infrastruktuurin kehittämistä. Toivon, että siinä ohjelmassa Saimaan liikenteen ympärivuotisuuden ohella myös muita vesiliikenteen kehittämishankkeita saadaan ainakin selvitysasteelle. Savon kanava odottaa lopullista investointipäätöstä. Vapaa-ajan vesiliikennettä ja puuraaka-aineen kuljetusta palvelevan Heinola-Kuusankoski-vesireitin perusselvitystyöt ovat maakunnallisena hankkeena jo käynnissä. Tulevaisuuteen tähtäävänä hankkeena myös seminaarissamme esille nostettu Laatokan ja Saimaan yhdistävän vesireitin esiselvitys on em. hankkeiden ohella kokonaisuus, jonka toivoisi saavan riittävän kannatuksen myös valtiovalan taholla.

Savonlinnassa
tammikuussa 2002

Harri H. Lallukka

Kimolan kanava ja Verla pääministerin kohteina Jaalassa

Teksti ja kuva: Veijo Tervonen/
Kotiseutulehti Jaalalainen

Pääministeri Paavo Lipponen vieraili myös Jaalassa 26. marraskuuta. Tutustumiskohteina olivat Verlan tehdasmuseo ja Kimolan kanava, jossa Lipponen kuunteli mielenkiinnolla projektipäällikkö Antero Pulkkanen selvitystä Heinola-Kuusankoski välisen vesitien kunnostushankkeesta.

Pääministeri ei mitenkään suuremmin kommentoinut asiaa, mutta oli sitä mieltä, että vesitien nykyaikaistamista kannattaa tutkia. Kysymykseen voisi tulla yhteistyö valtion ja elinkeinoelämän kesken, myös eu-rahoitus pitäisi kytkeä mukaan. Projektipäällikkö Antero Pulkkanen pitää tärkeänä sitä, että pääministeri näki paikan päällä kanavan ja nippunosturin. Hän kertoo panneensa merkille, että Lipposelle avautui kyseisen vesitien olemassaolo konkreettisesti.

- On aivan eri asia nähdä kohde paikan päällä kuin että sitä esiteltäisiin paperilta Helsingissä, Pulkkanen arvioi.

Pääministeri Lipposelle annettiin kanavavierailusta muistoksi Kimolan kanava -paita, jonka ojensi Jaalalaisen päätoimittaja Veijo Tervonen. Hän kertoi kanavan seudun yrittäjien odottavan mielenkiinnolla Kimolaan mahdollisesti tulevan sulun



Pääministeri Paavo Lipponen sai perusteellista selvitystä myös Kimolan kanavan osalta projektipäällikkö Antero Pulkkaselta. Nippunosturin luona sillalla vas. pääministerin erityisavustaja Mikael Jungner, Jaalan kunnanvaltuuston puheenjohtaja Ilpo Puolakka, pääministeri, projektipäällikkö Pulkkanen ja hänen takanaan Iitin valtuuston puheenjohtaja Esa Lehtinen.

piristävää vaikutusta seudun elinkeinoelämälle lisääntyvän matkailun myötä.

Lipponen kehaisi maisemia näin talvisaikaankin, vaikka päivä oli varsin utuinen. Kimolasta littiin lähtiessään pääministerin auto koukkasi Eiraskanmutkan kautta, nähtävästi pääministeri halusi silmäillä Kimolan maisemia enemmänkin.

Sulkukanavasta jo vanhat suunnitelmat

Pulkkanen mukaan Kimolan sulkukanavasta oli jo valmiit suunnitelmat vuonna 1962 kustannusarviota myöten. Tuolloin kuitenkin päädyttiin nippunosturiin, jonka hinta oli noin 12 miljoonaa. Sulku-kanava olisi maksanut vain puolisen miljoonaa enemmän!

- Kun nyt 40 vuoden kuluttua tarkastellaan tehtyä ratkai-

sua, voidaan vain kuvitella, mikä merkitys sulkuratkaisulla olisi ollut seudun kehitykselle. Mutta silloin teollisuuden ja uiton tarpeet ratkaisivat, Pulkkanen sanoo. Heinola-Kuusankoski vesitien nykyaikaistamista ajetaan nyt kuntien ja maakuntien voimin. Projektin ohjausryhmässä on edustajat Päijät-Hämeen ja Kymen-laakson liitoista, Kouvolan seudun kuntayhtymästä sekä Heinolan kaupungista.

Kutsu Suomen Vesitiehdistyksen vuosikokoukseen

Erillistä vuosikokouskutsua ei lähetetä

KUTSU VUOSIKOKOUKSEEN

Suomen Vesitiehdistys ry:n jäsenet kutsutaan yhdistyksen sääntömääräiseen vuosikokoukseen, joka pidetään torstaina huhtikuun 11. päivänä 2002 alkaen klo 14.00 Merenkululaitoksen kokoustiloissa osoitteessa Porkkalankatu 5, Helsinki, 2. kerros neuvotteluilla.

Vuosikokouksessa käsitellään sääntöjen 12 §:n mukaiset asiat:

1. Kokouksen avaus.
2. Valitaan kokoukselle puheenjohtaja.
3. Valitaan kokoukselle sihteeri.
4. Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa, jotka tarvittaessa toimivat äänenlaskijoina.

5. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus.
6. Tarkastetaan hallituksen toimintakertomus, tilinpäätös ja tilintarkastajien lausunto päätyneeltä tilikaudelta.
7. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille tilivelvollisille.
8. Valitaan
 - hallituksen puheenjohtaja vuodeksi 2002
 - hallituksen jäsenet erovuoroisten tilalle v:ksi 2002 - 2004. Erovuorossa ovat: Leo Barman, Urpo Leikas, Antti Mustonen, Antti Vehviläinen ja Ahti Vielma.

- kaksi tilintarkastajaa varajäsenenä tarkastamaan kuluvan vuoden tilejä.

9. Määrätään yhdistyksen jäsenmaksujen suuruudet ja eräpäivät.

10. Vahvistetaan talous- ja toimintasuunnitelmat vuodelle 2000.

11. Käsitellään muut esille tulevat asiat ottaen kuitenkin huomioon yhdistyksen sääntöjen 12 §:n yhdistyslain 14 §:n määräykset.

Vuosikokouksesitelmä: Rakennusneuvos Juhani Tervala esittelee väylätyöryhmän tuloksia.

Antero Pulkkanen
toiminnanjohtaja

Osallitusilmoitukset

puh: 05-5354198 tai
Fax: 05-5354199

Suomen Höyrypursiseuran tapahtumarikas toimintavuosi

Suomen Höyrypursiseuran mennyt toimikausi oli jälleen erittäin tapahtumarikas. Höyrylaivat olivat vuoden aikana esillä useissa tapahtumissa ja yhteyksissä, jotka kaikki eivät olleet ennalta suunniteltuja.

Seuran rekisterissä olevien höyryalusten määrä lisääntyi jälleen, kun seuran toimintaan saatiin ”virallisesti” mukaan yksi uusi höyrysluuppi ja UPM-Kymmenen omistama mahtava höyryhinaaja Hurma Lappeenrannasta. Höyryalusten omistussuhteissa tapahtui vuoden aikana pientä muutosta ja nuorennusta. Saimaalla viimeiset vuodet höyrynnyt Toimi-alus siirrettiin takaisin synnyinvesilleen Jyväskylään Päijänteelle, jonneka laiva rakennettiin yli satu vuotta sitten.

Toimikauden aikana jäsenistö oli mukana useissa höyryaluksiin liittyvässä koulutuksessa: höyrykoneenhoitajan koulutuksessa Savonlinnassa, tulityökurssilla ja puualuksen korjaukseen keskittyvä tilaisuudessa.

Toimintavuoden ensimmäinen merkittävä tapahtuma oli, osallistuminen höyrypursiseuran omalla pienellä osastolla Helsingin Venemes-suille. Osastolla oli esillä mm. vanha sluupin entisöity höyrykone lisäksi osastolla oli myynnissä höyrylaivakirjallisuutta.

Varsinaisen purjehduskauden ensimmäinen höyrylaiva-tapahtuma oli Päijänteen vesistön kesäregatta Kuhmoissa 9.-10. kesäkuuta. Sateisessa kesäisäissä tapahtumaan otti osaa urhoollisesti neljä höyryalusta Päijänteeltä ja yksi alus Keitele-Päijänne kanavan kautta Suolahdesta asti.

Höyrysluuppi Sadun 100-vuotisjuhlal pidettiin Luopioisissa Pälkänevedellä 16. kesäkuuta. Näissä juhlissa olivat mukana, varsinaisen syntymäpäiväsankarin lisäksi viisi pientä höyryalusta ja Suomen sisävesien viimeinen kahdella höyrykoneella varustettu höyryhinaaja. Itse juhla-alus Satu oli viimeistelty talven aikana arvoiseensa kuntoon mm. uudella höyrykatilalla ja pronssiputkurilla. Juhlien ensimmäisen kohokohta oli, kun sataman edustalla kokoontuivat satamasta lähtenyt päiväsankari Satu ja juhla-vierasalukset. Asianmukaisten visselitervehdysten jälkeen kaikki alukset kiinnittyivät suuren juhlayleisön edessä aurinkoiseen Aitoon satamaan. Alusten rantaautumisen jälkeen oli vuorossa juhlapuheet, esitelmä laivaliikenteen historiasta ja juhla-kirjan julkaisu ”Satu-kirja”. Kuten aina syntymäpäiväjuhlissa juhla-vieraat toivat päiväsankarille (Sadulle) runsaasti lahjoja. Juhlissa päätettiin, että näistä höyryalusten 100-vuotisjuhlista Kokemäenjoen vesistössä tehdään uusi perinne, joten seuraavat juhlat ovat ohjelmassa vuonna 2003.

Saimaan regatta suuntasi tänä vuonna 7-8. Heinäkuuta Vuoksen vesistön koilliskulmaan. Joensuuhun. Regatta on oli erittäin hyvin järjestetty ja helteinen sää suosi koko tapahtumaa. Höyrylaivoja oli mukana poikkeuksellisen vähän, sillä mukana oli ainoastaan 11 laivaa. Kun yleensä Saimaan kesäregatassa on mukana noin 20 höyrylaivaa. Kaupungin edustajat olivat



Höyrysluuppi Kirvesniemi matkalla Satu-laivan juhliin

hoitaneet tiedotuksen hyvin, koska väkeä oli paikalla todella runsaasti ja ohjelmaa oli järjestetty laivaväelle. Joensuun kaupungin perinteisesti lahjoittamat regattalahat olivat laadukkaita ja niitä oli vielä riittävästi, joten kaikki varustamat saivat varmasti tarvitsemansa määrän. Alukset poikkesivat matkan varrella menness tullen useissa satamissa, mm. Oravissa, Savonrannassa, Enonkoskella ja Rääkkylän Paksuniemessä, missä erityisesti oli höyrylaivat otettu huomioon. Tilaisuudessa oli myös kunnanjohtajan lyhyt vastaanotto musiikkineen. Kaikin puolin hieno retki, jonka ainoana ikävänä muistona on regatan kotimatalla Hallalle tapahtunut haveri.

Tästä karilleajo haverista selvitettiin onneksi ilman henkilövahinkoja, henkiset ja taloudelliset tappiot olivat kuitenkin suhteessa mittavat. Aluksen nostotyön suoritti Laitaatsillan Telakka mallikelpoisesti, viikonkuluttua haverista. Nostotyössä käytettiin kahta suurta autonosturia, jotka oli ajettu kahden ison pönttoonin päälle. Aluksen pohjaan ei tullut karilleajosta varsinaisia repeämiä, mutta aluksen pohjaan tuli kuitenkin painuma johonka hiertyi pieni reikä. Vuoden pienuutta kuvaa par-

haiten se, että alus pysyi noston jälkeen pinnalla useita päiviä tavallisen oppopumpun turvin, ennen laivan telakointia.

Saimaan regatan lisäksi höyrylaivat olivat saaneet jo perinteisen kutsun saapua juhlistamaan elokuussa Lappeenrannassa vietettyä ”Linnoituksen Yötä”. Tässä ohjelmaltaan jälleen monipuolisessa tapahtumassa oli mukana yhteensä kahdeksan seuramme höyryalusta. Tapahtuman järjestäjät olivat jälleen muistaneet höyryaluksia mittavalla halkopinolla.

Kolmannet ”Vanhan Porvoon Höyryjuhlal” järjestettiin elokuussa. Juhlien sanotaan olleen kaikkien aikojen parhaat. Yleisöä oli mukana ennätysmäärä, ja tapahtuma sai runsaasti julkisuutta paikallisissa tiedotusvälineissä. Juhla-aluetta oli laajennettu tuntuvasti edellisten vuosien juhliin verrattuna. Tapahtuman aikana Porvoonjoella oli risteilemässä kolme höyryalusta.

Suomen Höyrypursiseuran perinteinen ”karvalakkiregatta” pidettiin lokakuun alussa ja kohteena oli seuran tukikohta Savonlinnan lähetyvilillä, Laukasaareissa. Regatta-alukset kokoontuivat aluksia Savonlinnan matkustajasadamaan, josta lähdettiin

letkana kohti tukikohtaa. Yllättävästi tästä kauden päätösregatassa muodostui kauden vilkkain tapahtuma, kun mukana oli yhteensä 13 höyryalusta. Tästä voi vain todeta, että höyrylaivalla on mahdollista liikkua vielä myöhään syksyllä, kun laivassa ei tarvitse palella, sillä höyrykattilasta riittää kyllä lämpöä laivan hyttien lämmitykseen.

Vaikka Karvalakkiregatan pitikin olla kauden päätösregatta, niin menneen kautena järjestettiin höyrylaivaregatta, mutta tämän paikka on vielä avoina. Keitele-Päijänne vesistön

kesäregatta järjestetään Viitasaarella. Kesän loppupuolella höyryalukset tulevat olemaan esillä ainakin Lappeenrannassa ”Linnoituksen Yö”-tapahtumassa ja Vanhan Porvoon höyryjuhlilla. Lisätietoja tulevan kesän tapahtumista voi katsoa kevään aikana Suomen Höyrypursiseuran uusilta kotisivuilta osoitteesta:

www.steamengine.cc

Kuvat ja teksti
Lauri Elo
Lauri.elo@tut.fi
Puh 050-5967671



Höyryaluksia Satu-laivan 100-vuotisjuhlissa

Vesiteitse Pisan maisemiin

Vene- ja matkustajalavaliikenteelle avautuu uusi vesitie Kallavedeltä Syvärille, kun Nilsin reitin parantamistyöt valmistuvat heti vuosituhannen vaihteen jälkeen. Vesimatkailijoille tulee näin mahdollisuus päästä tutustumaan Koillis-Savon "suuriin ja salalmeen" sekä kesäiseen Tahkovuoreen.

Syväriä Vuotjärven kautta Akonvedelle ja edelleen Juuravedelle kulkevaa vesistöä kutsutaan Nilsin reitiksi. Tämän vesitien parantaminen käsittää Juankosken ja Karjalankosken sulkukanavien rakentamisen, vene- ja laivaväylien kunnostamisen ja merkitsemisen sekä tarvittavan laituriverkoston rakentamisen.

Kesämatkailua Tahkolle

Nilsin reitin maisemaa hallitsevat Pisa ja Tahkovuori. Pisan korkein kohta kohoo 270 metriin ja mäeltä on helppeat näköalut yli pohjoisen Savon.

Tahkovuoren alue on matkailun kannalta Nilsin reitin tärkeintä seutua. Matkailukeskuksen toiminnat ovat toistaiseksi painottuneet talveen, mutta aluetta kehitetään ympärivuotiseen matkailuun ja siinä uudella vesitiellä on tärkeä merkitys. Kesällä 1999 otetaan mm. käyttöön golfkentän ykkösvaihe.

Ruukkimiljö ja Ukko-Paavo

Nilsin reitin vaikutusalueella toimii noin 60 majoitus- ja ravitsemisalan yritystä ho-

telleista maatilamatkailuun, lomakyläin omavaraismökkeihin ja leirintämajoitukseen. Veteen liittyviä aktiviteetteja kuten koskikulasusta ja uistelua sekä veneilyä –moottorilla tai ilman – on jo nyt mukavasti tarjolla.

Nähtävyyksikohteista mielenkiintoisimmat reitin varrella ovat Juankosken historiallinen ruukkimiljö tehtaan- ja työväenmuseoineen sekä Kameramuseo väylän tuntumassa. Muuruveden Viinitietokeskuksessa voi tutustua kotimaisiin tilaviineihin.

Nilsin tunnetuin nähtävyys on Aholansaari, jossa herännäisjohtaja Paavo Ruotsalainen asusti ja vaikutti. Saaressa on vielä jäljellä Ukko-Paavon savupirtti ja museo. Saareen on nykyisin sään-
nöllinen vesibussiyhteys.

Järviliikenteellä pitkät pe- rinteet

Syvärin ja Vuotjärven alueella on noin 80 kilometriä veneilyyn soveltuvaa reitistöä. Lastukosken kanava valmistui vuonna 1906. Järviliikenne ja varsinkin uittotoiminta oli Syvärillä hyvin merkittävässä asemassa vuosisadan vaihteessa.

Vilkasta oli laivaliikenne myös Kuopiosta Muuruveden ja Pieksänkosken suuntaan. Höyrylaivat seilasivat ahkerasti näillä vesillä vielä 1950-luvulla.

Risteilyjä ja vuokraveneilyä

Laivaväylästä kulkusyvyys on 1,8 metriä. Vä-

ylä voi siven liikennöidä vanhat höyrylaivatkin, mutta Lastukosken sillan pieni alikukkorakeus rajaa laivojen pääsyn Lastukosken yläpuoliselle järviolueelle. Sen sijaan pienemmillä matkustaja-aluksilla ja veneillä voidaan liikennöidä Kuopiosta Tahkolle asti.

Vuokraveneily matkaveneillä on hyvin suosittua Keski-Euroopassa ja Brittein saarilla. Meillä tämä matkailumuoto on vielä varsin uutta, mutta mahdollisuudet ovat erinomaiset.

Tuulilta ja voimakkaista myrskyiltä suojaisa Nilsin reitti lukuisine matkailukohteineen ja palveluineen soveltuu erinomaisesti juuri vuokravene-toiminnassa käytettäväksi yhteydeksi.

Matkailutulolle hyvät en- nustukset

Nilsin reitin vaikutusselvityksessä on arvioitu, että Juankosken ja Karjalankosken kanavissa tulee liikennöimään 600 – 700 venettä vuosittain. Tutkimuksen mukaan venekunta kuluttaa 500 – 800 markkaa vuorokaudessa. Näin huviveneilystä kertyy vuosittain matkailutuloa puoli miljoonaa markkaa.

Huviveneilyn, laivaliikenteen ja vuokraveneilyn yhteiseksi matkailutuloksi arvioidaan runsaat kaksi miljoonaa markkaa vuodessa. Mikäli maksimiennusteet toteutuvat, tulo on jopa neljä miljoonaa markkaa.



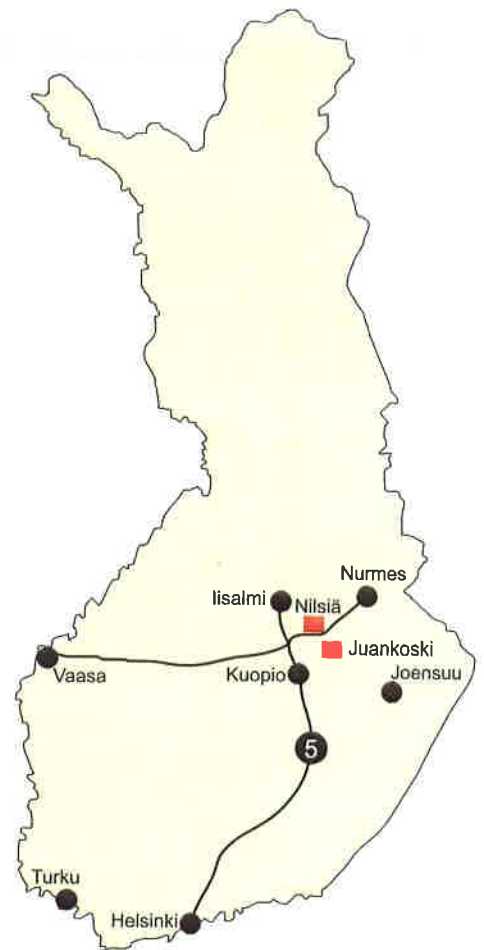
Karjalankosken sulku

Uusi vesireitti avataan vuonna 2002

Saimaan vesistö tarjoaa veneilijöille laajan sisävesialueen, joka on vertaansa vailla koko Euroopassa. Saimaan pohjoisille alueille avautuu vuonna 2002 uusi vesireitti TAHKON VESIREITTI. Reitti alkaa Kallavedeltä Kuopiosta ja päättyy Syvärinjärven Pohjois-osiin Varpaisjärven kuntaan asti. Reitin varrella ovat Tahkovuoren matkailukeskus, Muuruveden Viinitietokeskus ja monet muut veneilijöille ja muille kesämatkailijoille matkailupalveluja tarjoavat kohteet. Tahkon Vesireitin varrelta löytyvät myös Nilsin ja Juankosken kaupungit sekä Siilinjärven kunta.

Kaksi uutta kanavaa

Tahkon Vesireitti aukeaa, kun Karjalankosken ja Juankosken kanavat valmistuvat vuonna 2002 ja vesistömatkailijat voivat jatkaa läpi kauniin savolaismaiseman Tahkon vierasvenesatamaan ja aina Syvärin pohjoisosiin asti. Juankoskelle rakennettavat sulkujen mitat ovat 35 x 8 metriä ja väylän kulkusyvyys on 1,8 metriä.



Lastukoskelle jo valmistunut auto-maattisulku on mitoiltaan 30 x 7 metriä ja kulkusyvyys on 1,8 metriä.

EU:n liikennepoliittikka tarjoaa Suomen sisävesiliikenteelle valoisan tulevaisuuden

Valintojen aika

Liikennepoliittikka on tienhaarassa koko Euroopaassa. Samalla kun yleisesti tunnustetaan riittävien liikennemahdollisuuksien perustavaa laatua oleva merkitys nykyaikaisille yhteiskunnille ja nykyaikaiselle talouselämälle, huoli lisääntyvistä ympäristövaikutuksista ja onnettomuuksista kasvaa. Ymmärretään yhä paremmin, että nykyiset vallalla olevat liikennepoliittiset linjat eivät ole kestäviä. Elleivät liikennemallit ja investointikohteet muutu huomattavasti, viivästykset ja kustannukset lisääntyvät varmasti.

Tämän oivaltaminen on saatuaan aikaan liikennepoliittikan uuden tarkastelun EU:ssa ja sen useissa jäsenvaltioissa. Jo Cannesin huippukokouksessa vuonna 1995 vaadittiin toimenpiteitä liikennepoliittikan uudelleen arvioimiseksi ja oikeudenmukaisemman kilpailun luomiseksi eri liikennemuotojen välille.

Tarvitaan välittömiä ponnisteluja sisämarkkinoiden kehittämiseksi niiden liikennemuotojen osalta, jotka ovat ympäristöystävällisiä ja joissa on olemassa olevaa varakapasiteettia. Tällaisia liikennemuotoja ovat etenkin vesitiet ja myös rautatieliikenne tietyin osin.

Käyttäjää maksaa periaate

Komissio katsookin, että koko yhteisössä on asteittain yhdenmukaistettava hinnoitteluperiaatteet kaikkien merkittävien kaupallisten liikennemuotojen osalta. Ehdotuksen mukaan hinnoittelujärjestelmä perustuisi käyttäjää maksaa periaatteeseen, ts. kaikki liikenteen infrastruktuuriin käyttäjät maksaisivat aiheuttamansa kustannukset.

Näiltä liikenteen käyttäjiltä kattamatta jäävien kustannusten määrä on hyvin suuri jopa varovaisten arvioidenkin mukaan. Ruuhkautumisen on arvioitu maksavan unionille vuosittain noin 2 prosenttia BKT:stä, onnettomuuksien noin 1,5 prosenttia ja ilman pilaantumisen ja melun ainakin 0,6 prosenttia. Kaikkiaan tästä koostuu noin 250 miljardia markkaa eli noin 42 miljardia euroa vuodessa unionin alueella, ja yli 90 prosenttia näistä kustannuksista liittyy tieliikenteeseen.

Käytettävissä olevien tutkimusten perusteella voidaan päätellä, että "käyttäjää maksaa" - hinnoitteluperiaatteen käyttöönotto voisi johtaa ainakin 30 - 80 miljardin euron vuotuisiin säästöihin.

Lisääntyvä ruuhkautuminen ja saastuminen asettavat liikenteen nykyjärjestelmän

kestävyyden kyseenalaiseksi. Liikenteen maksuilla on hyvin selkeä asema, koska maksujen muutokset vaikuttavat hintoihin, mikä vuorostaan muuttaa liikenteen käyttötapoja. Lähestymistapa tulisi ottaa käyttöön vaiheittain, jotta liikennepalvelujen käyttäjille ja tarjoajille olisi aikaa mukautua siihen.

Käyttäjää maksaa periaatteen mukaisten maksujen myötä tulee tarkastella myös oikeudenmukaisia hinnoittelun määräytymisperusteita ja tämänhetkisen käsityksen mukaan rajakustannuksiin perustuva laskentamalli huomioisi parhaiten muuttuvat kustannukset, jotka heijastavat infrastruktuuria käyttävästä ylimääräisestä ajoneuvosta tai kuljetusyksiköstä aiheutuvia yhteiskunnallisia menoja.

Rajakustannuksiin sisällytetään muun muassa käytöstä, infrastruktuurin vaurioitumisesta, ruuhkautumisesta ja infrastruktuurin niukkuudesta aiheutuvat kustannukset. Niihin lasketaan myös ympäristökustannukset ja onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset.

Liikenneministeriö on teettänyt vuonna 1997 selvityksen ylijohdaja Niilo Laakson johdolla Saimaan vesistöalueen tavaraliikenteestä ja selvityksessä päädyttiin rajakustannusvastaavuuden osalta tieliikenteen osalta 90 %:iin, rautatieliikenteen osalta samoin 90 %:iin ja vesiliikenteen osalta 150 %:iin.

Vesiliikenteen osalta tulee huomioida valtion vesiliikenteelle kohdentamat viranomaismaksut ja kilpailu-edellytyksiä huonontava ympäristöuutisen meriyhteyden puuttuminen ja Saimaan kanavan sulkuun aiheuttamat rajoitukset ja yhteys vieraan vallan alueen kautta sekä kotimaisen syöttöliikennesataman puuttuminen, mitkä yhdessä vievät vesiliikenteeltä runsaasti volyy-meja.

Lyhyen matkan merenkulku

Euroopassa painotetaan Short Sea Shippingin merkitystä tämän hetken ja tulevaisuuden merkittävänä kuljetusmuotona. Tilastojen mukaan SSS-kuljetukset lisääntyivät vuosina 1990 - 1997 kaikkiaan 23% tonnikilometreinä laskettuna. Vastaavana ajankohtana maantiekuljetukset lisääntyivät vielä enemmän eli 26% tonnikilometreinä mitattuna. (SSS-kuljetukset pitävät sisällään myös sisävesiliikenteen kuljetukset)

Lyhyen matkan merenkulku on ympäristöystävällinen kuljetusmuoto verrattain alhaisten ulkoisten kustannusten ja hyvän energiatehokkuuden ansiosta. Vesiliikenteen laajamittaisempi hyödyntäminen auttaisi EU:n jäsenvaltioita pääsemään Kioton pöytäkirjan mukaisiin hiilidioksidin päästötavoitteisiin, ja kun samanaikaisesti kuljetusten tehottumisen myötä saavutettaisiin säästöjä jopa edellä mainitun 30 - 80 miljardin markan verran vuositasona, tuntuu ihmeltä ellei siirtymää kohti ympäristöystävällisiä kuljetusmuotoja tapahdu.

Myös vesiliikenteen ympäristötehokkuutta tulee edelleen parantaa. Meriliikenteen rikkidioksidipäästöt ovat edelleen liian korkeita ja niitä tuleekin pikaisesti vähentää. Luonnon kannalta järkevimmät kuljetusratkaisut parantavat entisestään lyhyen matkan merenkulun yhteensopivuutta kestävästä kehityksen kanssa, ja ne todennäköisesti lisäävät kuljetusmuodon käyttöä, koska kuljetusten käyttäjät ja loppukuluttajat tulevat yhä ympäristötietoisemmiksi ja jo nykyisinkin kestävästä kehityksen mukaista kuljetusjärjestelmää, vesiteitä, käytetään markkinointivaltina.

Ennakkoluulo

Vesiliikenteen laajemmalle käytölle ehkä merkittävimmät esteet ovat ennakkoluulot. Käyttäjien nykyistä käsitystä vesiliikenteestä jossain määrin vanhanaikaisena, hitaana ja

monimutkaisena kuljetusmuotona on muutettava todellisuutta vastaavaksi. Vesiliikenne on ja se tulee nähdä nykyaikaisena ja dynaamisena osana ovelta ovelle ulottuvaa logistiikkaketjua, jollainen se todellisuudessa onkin.

Vesiliikenteen tulee tarjota mahdollisimman suuressa määrin nopeutta (kokonaisnopeutta), luotettavuutta, joustavuutta, säännönmukaisuutta, tiheitä yhteyksiä ja rahtiturvallisuutta. Kun otetaan huomioon perusajatus, että käyttäjällä tulee olla vapaus valita haluamansa liikennemuoto, vesiliikenteen kuljetusten edistämiseksi olisi ensisijaisesti pyrittävä tarjoamaan kestävä ja turvallinen vaihtoehto sellaisten tuotteiden ja kuormayksiköiden siirtämistä varten, jotka voidaan kuljettaa myös useita eri kuljetusmuotoja käyttäen.

Lyhyen matkan merenkulku on Euroopassa myös tärkeä

maita ja alueita yhdistävä ja koheesiota vahvistava liikennemuoto. Sen avulla voidaan lisäksi antaa syrjäseutujen satamille uutta elinvoimaa ja edistää niiden nykyaikaisamista ja kapasiteetin tehokkaampaa käyttöä.

Uusi julkisuuskuva

Lyhyen matkan merenkulusta on tehtävä varteenotettava vaihtoehto kuljetusketjussa. On ensisijaisesti alan itsensä asia osoittaa, että todellisuus ei enää vastaa vanhoja käsityksiä. Vesiliikenteen on täytettävä, ja sen on myös uskottava pystyvänsä täyttämään, nopeuten, luotettavuuden, joustavuuden, säännöllisyyden, toiminta-ajatuuteen, rahtiturvallisuuteen ja kustannuksiin liittyvät käyttäjävaatimukset.

Vesiliikenteelle on luotava uusi julkisuuskuva, missä tulee selkeästi esille ympäristöystävällisyys, nykyaikaisuus, muuntautumiskyky ja halu toimia yhteistyössä ovelta ovelle ketjuissa niiden

ekologisina lenkkeinä. Tämä uusi julkisuuskuva on myös välitettävä liikennepalvelujen käyttäjille niin, että nämä voivat tehdä tietoisia liikennemuotovalintoja tosiasioiden eikä vanhentuneiden käsitysten perusteella.

EU:n liikennepoliittikka ja "Valkoinen kirja" antavat erittäin suuret mahdollisuudet myös kotimaisen sisävesiliikenteen kehittämiseksi. Kehitys ei kuitenkaan tapahdu itsestään, vaan kaikkien osapuolien, niin palvelujen käyttäjien kuin niiden tarjoajienkin tulee olla aktiivisia ajamaan liikennemuodon etuja. Vesiliikenne ja sen kehittämisen nykyaikaiseksi, ympäristöystävälliseksi varteenotettavaksi kuljetusmuodoksi tulee pitää näkyvästi esillä poliittisella astialistalla ja alueiden tulee yhteisin ponnistuksin valvoa etujaan jotta tienhaarasta mentäisiin oikeaan suuntaan.

Antero Pulkanen
Toiminnanjohtaja
Suomen Vesitiedyhdistys

Puutavaran uitto ja aluskuljetukset vuonna 2001

Kuluneen kesän uitto sujui odotusten mukaisesti. Uittomäärä kasvoi edellisestä vuodesta runsaat 10 % ja oli 1,45 milj.m³. Määrä kasvoi Pielisellä peräti yli 50 % ja oli 422 500 m³. Kallavedelläkin kasvua oli runsaat 20 % määrän ollessa 411 000 m³. Sen sijaan Kymijoen päädyttiin vain 160 000 m³ uittomäärään, joka on lähes 15 % edellisestä vuodesta määrää pienempi. Saimaalla veden ajettu määrä laski 15 % ja oli 427 500 m³. Tosin on huomattava, että Saimaalla uittu puumäärä kasvoi n. 10 prosentilla, koska Varkauteen jäänyt n. 100 000 m³ lukuun ottamatta koko Pielisen ja Kallaveden määrät uittettiin Saimaan alaosassa oleville tehtaalle.

Kesän uiton erikoisuus oli Näsijärvellä suoritettu saarimaisen korjuu ja niistä tulneiden puiden uito. Puut korjattiin useista saarista. Muroleen kanavan pohjoispuolelta puut hinattiin Vilppulaan ja eteläpuolelta Lielähteen, joista ne kuljetettiin edelleen eri Metsäliitto-ryhmän tehtaalle. Kokonaisuittomäärä Näsijärvellä oli 28 000 m³.

Varsin suuri osa uittomäärästä ajettiin veteen Iisalmen ja Nurmeksen pudotuslaitureilta, joten uiton kuljetusosuute kasvoi selvästi määrää enemmän. Suorite nousi n.

390 milj. m³ km:iin, jossa on kasvua edelliseen vuoteen lähes 20 %. Näin myös uiton kustannukset laskivat edellisestä vuodesta jo toisena vuonna peräkkäin.

Hinaukset hoidettiin koko uittoyhdistyksen alueella yrittäjien aluksilla. Saimaalla Perkausten kolme hinaajaa (AULIS, TARMO ja 15 vuoden jälkeen ajoon varustettu CHR. KONTTURI) hoitivat 60 % suoritteesta. Loput hoidettiin yrittäjien hinaajilla, joista valtaosaan hinasi Mopro Oy:n MATARI.

UPM-Kymmene Oyj:n Kaukaan tehtaalla oli edelleen suurin uittopuun käyttöpiste. Hyvänä kakkosena oli Oy Metsä-Botnia Ab:n Joutseno Pulpin sellutehdas. Uittomääränsä kasvatti merkittävästi myös Oy Scheman Wood Ab:n Ristiinan vaneritehdas.

Mäntykuitupuu on edelleen uiton valtaapuutavaraalaji. Sen osuus kaikesta uittoon ajettusta puusta on lähes 5. Uutena puutavaraalajina tuli uittoon haapakuitupuu, jota käyttää uusi M-Real Oyj:n Joutsenon kemihierrelaitos.

Puutavaran alus- ja promukuljetusten määrä laski viime vuonna runsaat 10 %. Aluksilla kuljetettu määrä oli

yhteensä n. 600 000 m³. Määrä väheni Vuoksen vesistöllä, kun taas Kymijoen vesistöllä (54 000 m³) ja rannikolla (40 000 m³) määrä säilyi edellisen vuoden tasolla. Pieniä määriä kuljettiin myös Puulavedellä (14 000 m³) ja Kuulimojärvellä (18 000 m³).

Tulevaa kesää varten uittossa varaudutaan viime kesän mukaisiin uittomääriin. Määrä tosin saattaa muuttua runsaasti riippuen tehtaiden käyntiasteista, kotimaan puukaupan sujumisesta ym. ulkoisista tekijöistä. Joka tapauksessa uittossa varaudutaan lisääntyvään ensiharvennuksen määrään lukuisin eri keinoin. Yhdessä puunhankkijoiden kenttävien kanssa lisätään koulutusta niin kentän esimiehille kuin korjuukin kuljetusvaiheen suorittajille sekä varaudutaan teknisin apuvälinein huonosti uivien nappujen korjaamiseen ja tarvittaessa uittosta pois ottamiseen. Uiton uskotaan jatkossakin säilyttävän kilpailukykyänsä pitkien matkojen edullisimpana kuljetusmuotona.

Teksti
Uittopäällikkö
Harri Lallukka

EU-parlamentaarikko Mikko Pesälä:

Laatokan-Suomenlahden kanavaratkaisu olisi suuri mahdollisuus myös Suomelle

Mikko Pesälä
tuntee hankkeet

Europarlamentaarikko Mikko Pesälä tuntee perinpohjin suomalaiset kanavahankkeet pitkäaikaisena kymenlaaksolaisena kansanedustajana. Hän on myös vihkiytynyt venäläisen osapuolen vesiteihin ja heidän uusiin hahmotelmiinsa. Euroopan Unionin parlamentin jäsenenä hänellä on myös laajempi näkemys ja tietämys Keski-Euroopan liikenneoloista ja EU:n liikennepoliitista. Sen eräs lähtökohta on se, että EU:n ja Venäjän vesitiet saatetaan toistensa kanssa yhteyteen ja yhteistyöhön. Näin koko Eurooppaan syntyisi maailman laajin yhtenäinen vesitieverkko, joka huomattavalta osaltaan tukisi Kioton ilmastopöytäkirjan täytäntöönpanoa.

Pesälä on siis neuvottellut Pietarin edustajien kanssa mahdollisuudesta rakentaa ns. Karjalan kanava. Ideana se ei ole uusi. Suomalaiset selvittelivät aikanaan Laatokan ja Suomenlahden välistä vesitieyhteyttä (kanavaa) varsin perusteellisesti viimeksi 1930-luvulla. Kanavan tarpeellisuutta perusteltiin juuri Nevan siltöjen aukioloaikojen lyhyydellä ja Vianmeren kanavan (Stalnin kanavan) avaamisella 1933. Nähtiin, että osa sen merelle ja ulkomaille menevästä liikenteestä voitaisiin ohjata Laatokan ja Suomenlahden väliselle kanavalle. Tämän liikennemäärä olisi kasvattanut kanavan kannattavuutta.

1. Mikä merkitys EU:n Valkoisella kirjalla ja sen liikennettä koskevilla määräyksillä on koko EU-alueen tulevalle kehitykselle?

- Liikenteen valkoisessa kirjassa on kyse strategiapaperista, jossa tarkastellaan nykyisen EU:n ja laajentuvan yhteisön ongelmia ja mahdollisuuksia liikenteen osalta. Sen pohjalta tehtävillä toimenpidesuosituksilla tulee olemaan merkittävä vaikutus Euroopan liikennevirtojen jakautumiseen eri liikenneväylille. Sen myötä toteutettavilla toimilla on mahdollisuus parantaa maamme kilpailukykyä suhteessa kilpailujiin.

2. Sopivatko Valkoisen kirjan periaatteet ja johtopäätökset Suomen liikennepoliittikaan?

- Valkoisen kirjan lähtökohta on vahvasti liikenteen ruuhkien purkamiseen tähtäävä eli siltä osin keskeisen Euroopan ongelmiin pureutuva. Siinä tuodaan kuitenkin esiin myös Suomelle tärkeitä näkökulmia, kuten toimivien liikenneyhteyksien ylläpitäminen koko EU-alueella aina syrjäisimmille alueille saakka. Monet toimenpidesuositukset ovat varsin mielenkiintoisia ja tärkeitä myös Suomen kannalta.

3. Mitkä Valkoisen kirjan toimenpiteistä tulisi Suomessa toteuttaa ensinnäkin?

- Kirjassa korostetaan voimakkaasti yhdistettyjen kuljetusten kehittämistä. Tähän tähtäävät toimenpiteet tulisi olla toteuttamisen kärjessä niin, että tavarat siirtyisivät joustavasti kuljetusmuodolta toiselle.

- Esimerkiksi lyhyen matkan merenkulun ja sisävesiliikenteen verkkoa koskeva teknisten vaatimusten yhdenmukaistaminen on nopeasti toteutettavissa oleva toimi.

4. Millaisena koet raitteliikenteen ja sisävesiliikenteen nykytilan ja arvostuksen Suomessa?

- Suomessa rautateiden arvostus ja sen osuus tavaroiden kuljetuksesta on huomattavasti suurempi kuin EU-maissa keskimäärin. Sisävesiliikenteen osalta meillä on paljon parantamisen varaa. - Sisävesiliikenne on meriliikenteen luonnollinen jatke. Sisävesiliikenteen merkitys kasvaa koko ajan myös eri satamilla, jotka hyödyntävät sen mahdollisuuksia mm. konttiliikenteessä. - Sisävesiliikenteen infrastruktuuri- ja aluskapasiteetti ei ole vielä kokonaan käytössä, joten niiden puolesta liikennemäärät voisivat olla nykyistä suurempiakin.



5. Miten ja missä erityisesti raide- ja sisävesiliikennettä tulisi kehittää?

- Raide- ja sisävesiliikenne soveltuvat varsin hyvin suurten määrien kuljetukseen, jolloin kustannukset saadaan mahdollisimman alas pitkilläkin matkoilla. Sisävesikuljetuksiin soveltuvat mm. raskaat tuotteet, teollisuustuotteet irtotavaran, rakennustarvikkeet ja jätteet. - Sisävesiliikenne säästää energiaa, tuottaa vähän melua ja tarvitsee vähän tilaa. Lisäksi se on turvallista ja luotettavaa, minkä vuoksi se soveltuu erityisen hyvin vaarallisten aineiden kuljetukseen.

6. Pietarin aluehallinnon kuvernööri on toiminut aloitteittain Järvi-Suomen Kanavan Neuvottelukuntaan päin ns. Karjalan kanava hankkeessa. Voiko tarkemmin selvittää, mistä näissä keskusteluissa on ollut kysymys. Ja mitä ja miten ne Karjalan kanava vaikuttaisi Suomen vesiliikenteeseen?

- Pietarin aluehallinnosta otettiin yhteyttä neuvotteluun jo liki vuosi sitten. Heillä itsellään on suuri tarve löytää Nevan korvaava yhteys Laatokalta Suomenlahdelle. Nevan liikennekapasiteetti on nykyisellään käytössä täysimääräisesti, ja koska liikenteen on mahdollista kulkea ainoastaan yöaikaan siltöjen ollessa ylhäällä on todennäköistä, ettei siltöjen aukioloaikoja lisätä. Kun auto-liikenne lisääntyy rajusti myös Pietarissa, paineet ovat päinvastaiset ja laivaliikenne tulee supistumaan. Samanaikaisesti olisi hyvä selvittää mahdollisuus Laatokan ja Saimaan yhdistämisestä vesitieverkolla. Venäläinen osapuoli pitää myös mahdollisena, että mikäli Suomen omat vesitiehankkeet edistyvät toivotulla tavalla he voisivat etenkin talviaikana hyödyntää Suomen vesitieverkkoa ja Kotkan - Haminan satamaparia syyttöliikennesatamana. Tällainen lisäkapasiteetti luonnollisestikin saattaisi koko kotimaisen Kymijoen - Mäntyhärjun kanavaparihankkeen aivan uuteen valoon ja sitä tulisiikin tarkastella näistä lähtökohdista käsin. Luonnollisesti se on nähtävä myös ns. Pohjoisen ulottuvuuden eurooppalaisena hankkeena. Sitä kautta on pyrittävä saamaan sille myös tukea EU:lta. Tiedossahan on, että jo tällä hetkellä Venäjältä tuodaan raakapuuta Suomeen yli 10 miljoonaa kuutiota ja

suurin osa siitä tulee Järvi-Suomen alueelle. Ei pidä myöskään unohtaa, että Venäjällä ja erityisesti Pietarissa ja Moskovassa on tulevaisuudessa hyvin voimakkaasti kasvavat markkinat ja myös vienti sinne tulee kasvamaan.

7. Onko mahdollista sovittaa yhteen Valkoisen kirjan periaatteet ja "Pohjoisen ulottuvuuden" tavoitteet EU:n ja Venäjän sisävesiliikenteessä?

- Toimivat liikenneyhteydet ovat Pohjoisen ulottuvuuden politiikan perusedellytys, joten tavoitteet ovat yhteneväiset valkoisen kirjan strategian kanssa. Varsinkin EU:n laajentuessa sisävesiliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto kehittäessä itä-länsi-suuntaista liikennettä. Sisävesiliikenteen infrastruktuuri investoinneilla pystytään helpottamaan näiden väylien ruuhkautumista.

8. Mikäli on, mitä Suomessa tulisi tehdä asian edistämiseksi?

- Meidän tulisi vauhdittaa Suomen ja Venäjän vesiteiden yhdistämistä ja siten ympärivuotisen kuljetusreitin avautumista EU:n ja Venäjän välillä. Se olisi konkreettinen Pohjoisen ulottuvuuden hanke, joka soveltuisi erinomaisesti myös EU:n liikenteen valkoisen kirjan linjauksiin.

Eriarvoinen verotuskäytäntö laivaliikenteessä

Sisävesilaivat merialuksia huonommassa asemassa

Merimiesverotus kohtelee eri tavalla sisävesi- ja merialuksia. Ulkomerellä ja myös eräin rajoituksin rannikkoliikenteessä kulkevilla aluksilla maksetaan palkka ns. merimiestulona. Sen maksaminen edellyttää, että alusta käytetään ulkomaa-

liikenteessä tai pääasiassa rannikkoliikenteessä, ja että alus on merenkululaitoksen alainen ja sitä käytetään merialueilla. Myös Ahvenanmaan maakuntahallituksen alaisilla kaivoilla sovelletaan merimiestuloa.

Merimiesverotus perustuu useamman vuosikymmenen takaiseen käytäntöön, jolloin miehet olivat pitkiä aikoja merillä. He eivät siten päässeet osallisiksi yhteiskunnan sosiaalisista palveluista, heidän verotuksensa oli erilaista riippuen asuinkunnasta, ja kulkuyhteydet kotiin saattoivat olla hyvinkin hankalat. Siksi heitä kohdeltiin verotuksessa eri tavalla kuin maakirppuja.

Sisävesiliikenne ja osa rannikkoliikenteestä jäi tämän verotusjärjestelmän ulkopuolelle, vaikka nykyisin esimerkiksi Saimaan vesistössä tapahtuva ympärivuotinen liikenne on olosuhteiltaan lähes identtinen varsinaisilla merillä käytävän liikenteen kanssa. Erilainen verotuskäytäntö aiheuttaa sisävesialuksille suuremmat kulut kuin ulkomerellä liikkeessä oleville aluksille. Eräiden laskelmien

mukaan sisävesiliikenteen verotus on noin 20 prosenttia kovempaa kuin varsinaisen merenkulun. Sisävesiliikenteessä on eräitä muitakin tekijöitä, jotka rasittavat sitä enemmän kuin ulkomeriliikennettä. Tietävästi näistä verotus- ja erinäisistä takasasioista on kuitenkin lähenenyt eri osapuolten kesken. Jos näin käy, sisävesiliikenteen mahdollisuudet kehittyä ja laajentua paranevat tuntuvasti.

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Saimaan kanavalla ylitettiin 2 miljoonan tavaratonnin raja

Etelä-Saimaan satamien liikenne kasvoi rajusti viime vuonna

Saimaan kanavan rahtiliikenteessä saavutettiin viime vuonna ennätys: ensimmäisen kerran ylitettiin 2 miljoonan tonnin raja. Erityisesti raakapuun tuontikäyriä nousee viime vuosikymmenen lopun notkahduksen jälkeen miltei pystysuoraan ylöspäin. Myös metsäteollisuuden ja "muiden" osuus on kasvanut.

Saimaan kanavan tavaraliikenteen kasvu keskittyi eteläisen Saimaan satamiin. Sen sijaan Varkauden ja Kuopion satamat kokivat takaiskun: molemmissa rahtien määrä aleni tuntuvasti. Joensuussa nousua oli kymmenkunta prosenttia, mutta se perustui Saimaan sisäiseen liikenteeseen. Vientiliikenne pysyi lähes ennallaan.

Varkaudessa taantumaan oli kaksi syytä: Stora Enso lopetti karbonaatin laivakuljetukset ja Keski-Euroopan taantuma hiljensi sahatavarakaupan. Kuopiossa taas saha lopetettiin, ja kun kaupungissa ja sen ympäristössä ei ole raskasta teollisuutta, ei satamassakaan tavaraliikenne kasva.

Aikaisempina vuosina Saimaan liikenne on ollut vientivoittoista, mutta viime vuonna puntit olivat miltei tasan viennin ja tuonin kesken: vienti oli 1 025 835 tonnia ja tuonti 1 006 175 tonnia. Etenkin raakapuun tuonti kasvatti eteläisen Saimaan satamien rahtimääriä. Lappeenranta, Joutseno ja Imatra hyötyivät tästä boomista eniten. Kotimaan tavaraliikennettä kanavalla oli 96 127 tonnia. Näin kokonaisuutena tulee 2 128 137 tonnia.

Koko Saimaan alueella liikenne kasvoi myös reippaasti: kun sisäinen liikenne laske- taan mukaan, koko tavaraliikenteen määräksi tulee noin 3 500 000 tonnia.

Edellinen kanavaliikenteen ennätys on vuodelta 1990, jolloin tavaraa liikkui 1 828 387 tonnia.

1980-lukua leimasi tasainen kasvu: 1982 olleesta 1 112 726 tonnista mainittuun 1 828 000 tonniin. 1990-luvulla tavaramäärä vaihteli 1 500 000 tonnien molemmin puolin päätyen vuonna 2000 jo rohkaisevasti 1 758 409 tonniin.



Satamaoperaattori Saimaa Terminalin Oy:n toimitusjohtaja Auvo Muraja ja Mustolan sataman satamapäällikkö Raimo Tiitinen ojentamassa kahden milj. tonnin kunniakirjaa M/S Elisen kapteenille

Mustolassa hurja kasvu

Viime vuonna Mustolan satamassa nähtiin ennennäkemätön rahtiliikenteen kasvu. Edelliseen vuoteen verrattuna nousua oli peräti 49 prosenttia. Niinpä sataman kautta tavaraa kulki viidenes koko Saimaan kanavan rahtimäärästä eli 420 232 tonnia.

Ulkomainen tuonti kasvoi 46 prosenttia ja vienti peräti 62 prosenttia. Mustolassa odotetaan myös tänä vuonna hyvää tulosta.

- Emme toki havittele enää näin mahtavia kasvulukuja, sanoo vt. esimies Ilari Vilmarin Saimaan kanavan luukulta, Mustolasta.

- Silti uskomme, että myönteinen kehitys jatkuu. Sama teollisuushan täällä yhä on eikä sen puun tarve ainakaan vähene.

Mustolan kautta tuotiin raakapuuta 77 000 tonnia, kivihiiltä 68 000 tonnia ja kalkkia 34 000 tonnia. Sataman kautta vietiin sahatavaraa 61 900 tonnia ja sellua 43 000 tonnia. Luonnollisesti myös muuta tavaraa sataman kautta kulki, mutta niiden määrät eivät yllä kovin korkealle.

Mustolassa laajennetaan myös konttikenttää. Kentällä makasi joulukuussa 2000 vain 564 tyhjää konttia, mutta viime joulukuussa jo 1004 konttia.

- Ympärivuotinen liikenne nostaisi Mustolan sataman rahtimääriä huomattavasti. Vuosi sitten tutkittiin mahdollisuutta pitää kanava auki myös talviaikaan, mutta selvitys ei onnistunut, koska talvi oli tavattoman leuto. Kuluvana talvena kokeilu olisi ollut paremminkin paikallaan, sillä jo alkutalvesta oli melkoisia pakkasia.

Venäläisten esittämään Laatokan - Saimaan kanavaan Vilmarin ei oikein jaksa uskoa. Hänen mukaansa jos sen rahoittamisesta syntyisi ongelmia, vaikka muuten asiasta päästäisiinkin yhteisymmärrykseen. Sen Vilmarin epäroimattua myöntää, että kanava avaisi suuria mahdollisuuksia myös eteläisen Saimaan tavaraliikenteen kasvulle.

Joensuussa pientä nousua

- Joensuun satamassa kasvua oli 11 prosenttia. Tavaramäärä kasvoi 330 000:sta tonnista 370 000:een tonniin, toteaa satamajohtaja Matti Linervo.

Sataman kapasiteetti kestäisi vielä huomattavan kasvun. Tekninen valmius on hyvä. Kestäähän Linervon mukaan sellulaivan lastaus vain 5-6 tuntia. Kun laiva tulee aamulla lauriin, se on valmis jatkamaan matkaansa jo klo 14. Aikaisemmin sellulaivan lastaukseen tarvittiin puoli-toista työpäivää.

Laatokan - Saimaan kanavalla olisi Linervon mielestä huomattava merkitys myös Joensuun satamalle. Se parantaisi kaikkien Sisä-Suomen satamien toimintaedellytyksiä ja lisäisi niiden käsittelemiä tavaramääriä.

- Esimerkiksi Uimaharjun tehdas ei tule toimeen Pohjois-Karjalan metsävarjoilla. Sen on tuotava ja se tuo suuret määrät puuta Venäjän Karjalasta. Uusi halpa vesireitti kasvattaisi pohjoiseen päin suuntautuvaa liikennettä.

Ympärivuotisuus toisi tuntu- vasti lisää tavaraa Joensuun sataman liikenteeseen. Myös puolenkymmentä uutta työpaikkaa syntyisi.

Laivaaja toivoo ympärivuotisuutta

Joensuun Laivaus Oy:n toimitusjohtaja Markku Pennanen mukaan ympärivuotinen liikenne olisi välttämätöntä.

- Kun teollisuus joutuu käyttämään kahta tai kolmea kuljetusjärjestelmää se ei ole kellekään eduksi. Minusta olisi tärkeää, että saataisiin ympärivuotinen vesiliikenne. Siihen on kaksi mahdollisuutta: joko nykyisen Saimaan kanavan liikenne saadaan ympäri- vuotiseksi tai sitten rakennetaan kokonaan uusi kanava- järjestelmä Suomen maaperälle. Saimaan kanavan ongelmia on itse kanavan jäätyminen talvella ja Viipurin lahden ah- tojäängelmat.

- Mutta kumpikin näyttää tässä vaiheessa olevan vaikeasti ratkaistavissa. Tahtoa ei tunnuta olevan. Saisivat edes Saimaan kanavan vuokra-ajan jatkoneuvottelut käyntiin. Se- kin antaisi vähän uskoa tänne ylämaihinkin. On selvää, että teollisuudella ei juurikaan ole investointihalukkuutta tänne, kun liikennejärjestelyt ovat mitä ovat.

Pennanen korostaa, että vesitiekuljetukset ovat monta kymmentä markkaa halvemmat tonnia kohti kuin millään muulla kuljetusjärjestelmällä.

- Ja pitää muistaa myös, että vesitiekuljetus on vähiten saastuttava liikennemuoto. Sillä on vastaisuudessa erittäin suuri merkitys, kun kansainvälisten sopimusten mukaan kaikkia ns. kasvihuone- päästöjä pitää vähentää.

Pennanen muistuttaa, ettei EU ole turhaan laatinut liikenteen Valkoista kirjaa.

- Sitä ja sen asettamuksia on sovellettava Suomessakin, vaikka jotkut virkamiehet ja eräät muut vaikuttajat väittävätkin, ettei se sovellu Suomeen. Miksi ei soveltuisi? Vakavia perusteluja ei ole esitetty. On vain heitteily väitteitä, sanoo Pennanen.

- Joensuun Laivauksella on resepti tulevaisuudelle: on parannettava kilpailukykyä. Sil- lä pärjäämme jo nyt ja hinnoissa vielä paremmin, kehaisee Pennanen.

Kuopiossa harmaata

Kuopion satamajohtaja Lauri Ruotsalainen valittaa, että vuosi oli normaalia huonompi. Sataman tavaraliikenne oli vain noin 110 000 tonnia, kun se normaalivuosina on ollut 140 000 - 210 000 tonnia.

Kallaveden kaupungin ongelmaa on siinä, että raskasta teollisuutta ei juurikaan ole. Ympäristökin on miltei puhdas teollisuudesta. Sahakin lopetettiin.

- Kun nestemäisten polttoai- neiden kuljetus lopetettiin, se leikkasi sataman rahtimääriä huomattavasti. Täältä on nyt viety raakakiveä ja kvartsi- hiekkaa jonkin verran. Raakapu on nyt pääosassa tavaraliikenteessä, Ruotsalainen sanoo.

Vanhalla kanavalla kulki miljoona tonnia

Vanhan kanavan läpi kulki jo 1913 silloin suurelta tuntuvat 830 776 tonnia tavaraa. Suh- teessa se tietysti oli paljon enemmän kuin nykyiset kak- si miljoonaa tonnia, sillä maan bruttokansantuote, met- säteollisuuden kapasiteetti ja muu tavaratuotanto oli vain murto-osa nykyisestä.

1800-luvulla vanhalla kana- valla kuljetettiin vuosittain tavaraa noin 200 000 tonnia. Se oli silloisen Suomen BKT:een ja teollisuuden kapasiteettiin verrattuna var- sin suuri luku. 1900-luvun alkuun tultaessa rahtimäärä nousi noin 300 000 tonniin. Mutta sitten alkoikin valtaisa kasvu.

Vanhan kanavan ennätys saa- vutettiin vuonna 1923, jolloin ylitettiin miljoonan tavarat- onnin määrä. Tarkkaan otta- en luku oli 1 041 000 tonnia. Laivoja kanavan läpäisi 13 000. Oli se melkoista vilskettä. Uudella Saimaan kanaval- la ylitettiin vuoden 1923 ton- nimäärä vasta vuonna 1979.

Koko 1920- ja 1930-lukujen ajan Saimaan kanavan tonni- määrä pysytteli keskimäärin 800 000 tonnissa. Välillä vä- hemmän, välillä enemmän.

Kanavaahan ryhdyttiin 1930-luvulla laajentamaan ja sulkuja suurentamaan, mutta puuha jäi kesken, kun talvisota alkoi marraskuun lopussa 1939. Laajennetun kanavan läpi olisi voitu kuljettaa tava- raa paljon enemmän kuin var- sinaisen vanhan kanavan.

Se että Saimaan kanavan rahtimäärät eivät kasvaneet sotien välisenä aikana johtui paljolti rautatie- ja maantieliikenteen kilpailusta. Valtiohan satsasi rauta- ja maanteiden rakentamiseen runsaasti varo- ja, mutta jo silloin vesiteiden kehittämistä jarruteltiin. Se näkyy selvästi valtion bud- jettien liikenteelle osoitetuista määrärahoista.

Teksti Ismo Parkkonen
Kuva Raimo Tiitinen



Laatokan - Suomenlahden kanavaa pohdittiin vakavasti jo 1930-luvulla

Venäläiset halusivat ohittaa Pietarin "siltasumpun"

Ajatus Laatokan ja Suomenlahden välisestä kanavasta ei ole uusi. Sitä tutkittiin jo 1800-luvun puolivälissä ja vähän sen jälkeen. Sitä ajoivat erityisesti Viipurin, Käkisalmen ja Sortavalan kauppiat ja liikemiehet.

1930-luvulla valmistuneen, insinööri Reino Castrenin tekemän selvityksen perusteena oli kolme tärkeää näkökulmaa: kanava edistäisi koko Laatokan Karjalan elinkeinojen kehittymistä, lyhentäisi tuntuvasti Laatokan ja Suomenlahden välillä käytettävää kuljetusaikaa ja avaisi suomalaisella maaperällä olevan vesitieteyden Laatokalta "suomalaiselle". Lisäksi Castren arvioi, että vastikään avatulta Vienanmeren - Laatokan eli ns. Stalinin kanavasta tulisi raitia myös uudelle kanavalle. Nevan sillat Pietarissa olivat jo silloin vakavana esteenä vapaalle laivakululle Suomenlahdelta Laatokalle.

Samat perustelut ja näkökohdat pätevät tänäkin päivänä.

Castren kirjoitti kanavaselvityksensä esipuheessa enteellisesti, kaukokatseisesti ja varsin viisaasti:

"Liikenneyhteyksien parantamisella käsitetään monasti kulloinkin muodissa olevien liikennereittien, meillä kymmenkunta vuotta sitten rautateiden, nyt korkealuokkaisten maanteiden, ulottamista mahdollisimman syrjäisiin seutuihin ja niiden tihentämistä rintamalla. Tämä kanta on perin juurin väärä. Liikenne ei milloinkaan ole oma tarkoituksensa".

Kanavaa puuhattiin monta vuosikymmentä

Laatokan ja Suomenlahden välistä kanavaa ryhdyttiin puuhaamaan jo 1800-luvun puolessa välissä. Osin se jäi Saimaan kanavan jalkoihin, mutta jo tuolloin Nevan ylittävät sillat Pietarissa koettiin hankaliksi ja paljon aikaa vieviksi. Laivojen oli näet odotettava siltojen avaamista yleensä noin 12 tuntia. Harvoin kävi niin, että Suomenlahdelta Laatokalle tai päinvastoin kulkevat laivat saivat satutettua aikataulunsa juuri aamuyön tunteihin, jolloin Nevan sillat avattiin.

villä Käkisalmen edustaja tri K. E. F. Ignatius esitti tutkimuksen tekemistä kanavasta. Samalla hän perusteli sen merkitystä mm. näin: Samalla kun muualla maassa on tehty rautateitä autoitten ja harvaan asuttujen seutujen kautta ja kanavia kaivettu myöskin vähäpätöisten vesistöjen välille, ovat Vuoksen viljellyt ja tiheään asutut seudut ja sekä Laatokan väkirikas rannikko joutunut unohtuksiin.

Kanavasta keskusteltiin vuosia. Sinä aikana ehti tsaarilta rapautua ja kumoutuaakin, mutta valmiista ei tullut. Kanavasta tehtiin useita tutkimuksia, joskin pääasiassa "mutu"-menetelmällä. Kanavan rakentamista perusteltiin monin tavoin ja sitä vastustettiin lähes yhtä mutkikkaasti ja vahvasti.

Vihdoin Viipurissa kokoontui 4. huhtikuuta 1928 Viipurin, Käkisalmen ja Sortavalan kaupunkien, Lahdenpohjan kauppalaan, eräiden maalaiskuntien, teollisuuslaitosten ja taloudellisten yhdistysten edustajat. Kokous asetti "Laatokan - Suomenlahden kanavakomitean", joka kuntien ja teollisuuslaitosten kustannuksella toimitti taloudellisen tutkimuksen kanavasta ja muutenkin ajoi ponnekkaasti asiaa.

Kun kanava-asiaa perusteellisesti tutkittiin ja selvitettiin usean vuoden ajan, komitea päätti mietintönsä 16. kesäkuuta 1933 virkkeeseen:

"Kaikkein edellä esittämäänsä nojautuen Kanavakomitea täten kunnioittavimmin ehdottaa Kululaitosten ja Yleisten töiden Ministeriölle, että Ministeriö ryhtyisi kiireellisesti kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin Laatokan - Suomenlahden kanavan rakennustyön toteuttamiseksi".

Laatokan Karjalan kaupungit, kunnat, yhdistykset ja teollisuuslaitokset osoittivat esimerkillistä ryhtyä ja aloitteellisuutta hankkeen pystyyn panemisessa, kanavaprojektin tutkimisessa ja maksamisessa. Siltä voisivat nytkin ottaa oppia Itä- ja Keski-Suomen maakuntaliitot, kunnat, yhdistykset ja teollisuuslaitokset. Maksu ei ollut eikä olisi nytkään yhtä toimijaa kohden kovin suuri.

Reino Castren selvittäjäksi

Insinööri Reino Castren siis palkattiin selvittämään ja tutkimaan kanavan rakentamismahdollisuuksia ja sen kannattavuutta. Castren ei ollut ennakkoluuloinen eikä kanavakomitea asettanut hänelle mitään erityisavoitteita tai rajoituksia, kuten monissa jälkepäin tehdyissä kanavaselvityksissä on asetettu. Sitä paitsi Castren ei ollut yhden asian miehiä. Hän tarkasteli liikennettä kokonaisuutena.

Reino Castren teki suurtyön selvitellessään Laatokan ja Suomenlahden välisen kanavan rakentamismahdollisuuksia, sen edellytyksiä ja pohditiensa sen kannattavuutta. Kun venäläiset nyt esittävät Laatokan ja Suomenlahden tai Laatokan ja Saimaan välisen kanavan rakentamista, se pohjautuu paljolti Castrenin ideoihin ja laskelmiin.

Castren oli vankasti sitä mieltä, että Laatokan ja Suomenlahden välinen kanava olisi kannattava. Lisäksi hän arvioi, että se edistäisi varsin tehokkaasti ei ainoastaan Laatokan Karjalan vaan koko Itä-Suomen talouden kehittymistä. Jo silloin hän tähyisi sellaista mahdollisuutta, että osa Vienanmeren (ns. Stalinin) kanavasta tulevasta liikenteestä kulkiisi tätä uutta kanavaa pitkin, koska Nevan ylittäviä nostosiltoja ei voitu silloin eikä nytkään avata kuin muutamiksi aamuyön tunteiksi. Nykyisillä autoliikennemäärillä Pietarin läpäsäminen rahtilaivoilla tulee yhä vaikeammaksi.

Kanavan edut

Castren lähti selvityksessään siitä, että "yhteisön kannalta välillinen hyöty ilmenee uuden kulkutien aiheuttamana arvojen nousuna, tuotannon ja tavaravaihdon

vilkastumisena, verotettavan omaisuuden ja tulon lisäyksenä". Hän myös muistutti, että lupaavampi tulevaisuus houkuttelisi pääomia myös muualta kanavan vaikutusalueelle.

Reino Castren tulkitse kanavan taloudellisen merkityksen myös niin, että sen "elvyttävä vaikutus tuntuisi kaikkialla, mistä kanavasta hyötyvät tehtaot tuovat raaka-ainettaan, tai minne kanavan viettäminen vaikutuspiiristä viedään huomattavammoin määrin raaka-aineita jalostettavaksi".

Reino Castren torjui kiivaasti ajatuksen, että kanavaa ei kannata eikä voi rakentaa, kun entisillään kuljetusvälineillä pystytään hoitamaan kuljetukset. Hän painotti ja toisti tärkeää ajatusta, jota ei tunnuta Suomessa nytkään muistettavan: "ei kulkuneuvojen lisääminen, vaan kuljetuskustannusten alentaminen on oikeata liikennepolitiikkaa".

Rahoitus

Castren näki, että kanavan rahoittaminen olisi täysin mahdollista jo senkin vuoksi, että valtio joutui satsaamaan tuohon aikaan suuria summia työttömyyteen. Vuoden 1929 lokakuussa tapahtuneesta New Yorkin Wall Streetin pörssiromahdusta seurannut maailmanlaajuinen lama johti Suomessakin ennen näkemättömään työttömyyteen.

Kanavan karkea kustannusarvio oli 600 miljoonaa silloista markkaa. Mutta Castren arvioi, että se voitaisiin rakentaa halvemmalla, koska työpalkat ja muut kustannukset olivat huomattavasti alentuneet laman ja suuren työttömyyden seurauksena. Hän muistutti, että vuoteen 1933 mennessä valtio oli käyttänyt jo yli 500 miljoonaa markkaa pelkkiin työllisyystöihin ja työttömien avustamiseen.

Kanavakomitea laskeskeli, että niillä rahoilla, joita kanavaan sijoitettaisiin, voitaisiin alentaa työttömyyttä ja samalla myös siitä aiheutuvia kustannuksia. Olivathan kanavatyöt 1930-luvulla vielä paljolti ihmistyövoiman varassa. Vasta sotien jälkeen "Hullu-Jussit", muut kaivinkoneet, Caterpillarit ja suuret kuorma-autot syrjäyttivät lapiomiehet, joita tosin käytettiin vielä 1960-luvun alussa runsain mitoin maantietöissä ympäri maata.

Edelleen Castren ja kanavakomitea laskivat, että kanava maksaisi itsensä takaisin melko nopeasti, koska kuljetuksista voitaisiin periä kohtalaisia maksuja ja silti liikenne kanavaa pitkin tulisi paljon halvemmaksi kuin rauta- tai maanteita käytettäessä.

Siihen aikaan ei ympäristö-arvoja eikä saasteita noteerattu. Jos niille olisi annettu sama painoarvo kuin nykyisin, niin Laatokan - Suomenlahden kanavan kannattavuus olisi parantunut.

170 kilometrin "ura" Kannakselle

"Castrenin kanava" olisi alkanut Laatokan puolella Käkisalmen pohjoispuolelta Kivisalmen, jatkunut Käkisalmen selkää ja Vuoksea pitkin Torhonselälle, sieltä etelään kaartuen Noisniemen, jatkuen Pölläkkälän, Paakkolan, Koskuanselän, Näätälänjärven, Lyykylänjärven ja Kärsilänjärven kautta Kivisilta Suomenveden pohjaan. Tässä se olisi tavoittanut Saimaan kanavan suun. Näin myös Laatokka ja Saimaa olisivat tulleet mutkan kautta vesitieteyteen keskenään.

Toki silloin mietittiin sellaisinkin vaihtoehtoa, että Noisniemen (Kiviniemen lähellä) mutka voitaisiin oikaista rakentamalla 11 kilometriä pitkä maakanava suoraan

Paakkolasta Torhonselälle. Se olisi lyhentänyt kanavan pituutta melkoisesti. Mutta Castren epäili, että se tulee paljon kalliimmaksi kuin Vuoksen valmistu uomaa pitkin vedettävä laivareitti.

Koko pituus kanavalla olisi ollut noin 170 kilometriä.

Itsenäisyyden alkuvuosikymmeniä nostettiin esille myös ajatus Laatokan ja Saimaan yhdistämisestä suoralla kanavalla. Eräänä vaihtoehtona nähtiin Jänisjoen ja Jänisjärven kautta kulkeva kanava. Myös Hiitolanjoen kautta tapahtuvaa yhteyttä pohdittiin. Mutta kaikki nämä suunnitelmat ja ajatukset kompastuivat 1930-luvun lopun synkkään syksyyn ja marraskuun lopussa 1939 alkaneeseen talvisotaan.

Yhdeksän sulkua

"Castrenin kanava" olisi siis ollut noin 170 kilometriä pitkä. Luonnostaan kyllin syvä väylä olisi ollut 83,44 kilometriä, ruopattavaa merta, järveä tai jokea 63,50 kilometriä ja kanavoitavaa maastoa 23,98 kilometriä. Siihen olisi rakennettu 9 sulkua. Kanavan syvyys olisi ollut maaleikkauksissa keskellä 5 metriä, pohjaleveys 26 metriä, kallioleikkauksissa pohjaleveys 29 metriä, järvissä ja joessa pohjaleveys 40 metriä ja meressä 50 metriä.

Sulkujen syvyys kynnyksellä olisi ollut 4,4 metriä, porttien väli 81,5 metriä, sulkukamion pituus 74 metriä ja sulun hyödyllinen pituus 72 metriä. Sulkujen leveys porttien kohdalla olisi ollut 11,5 metriä.

Kanava-alusten pituus olisi ollut 72 metriä, leveys reunalistoinen 10,5 metriä ja syväys ("syvälväisyys", sanoo Castren) 4,0 metriä. Näiden "paattien" suurin kantavuus olisi ollut 1350 tonnia.

Teksti
Ismo Parkkonen

VESITIED HELMIKUUN 2002

Julkaisija:
Suomen Vesitietoyhdistys ry.

Päätoimittaja:
Antero Pulkkanen
Suora: 05-535 4198 Fax: 05-535 4199
email: antero.pulkkanen@kouvolaregion.fi

Toimittaja:
Ismo Parkkonen
Puhelin: 09-290 3258
email: ismo.parkkonen@kolumpus.fi

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

Talvimerenkulun ongelmat esillä seminaarissa

Yhdistyksemme järjesti marraskuun lopussa Lappeenrannassa Winter navigation in coastal and inland waterways -seminaarin. Tavoitteenamme oli esitellä talvimerenkulkuun ja jäänmurtoon liittyvää edistysellistä suomalaista tekniikkaa sekä kuulla sen käyttäjien kokemuksia. Alustajiksi saimme maamme johtavat asiantuntijat kaikilta talvimerenkulun osa-alueilta, laivasuunnittelusta, propulsiotekniikasta ja jäänmurrosta. Saadut käyttäjäkommentit täydensivät alustuksia.

Toisen seminaaripäivän ajankohtaisaiheina saatiin tilannekatsaus Saimaan kanavan ympärivuotisen liikenteen kehittämishankkeesta ja Viipurinlahden jäänmurto-kysymyksistä. Täysipainoista ohjelmaa oli seuraamassa yli 70 osallistujaa, heistä runsaat 20 kansainvälistä vierasta. Seminaari huiputui mielenjääneeseen purjehdukseen hyisellä Saimaan kanavalla monitoimialus ARPPElla.

Seuraavassa lyhyt yhteenveto seminaarissa esitetyistä puheenvuoroista.

DI Reko Suojanen/Kvaerner Masa Yards esitti talvimerenkulun teknisen kehityksen ja tulevaisuuden mahdollisuuksia. Esitys sisälsi katsauksen jäänmurta-ajan kehitykseen, propulsioteknologian antamiin mahdollisuuksiin sekä DAS (Double Acting Ship)-alustyyppien hyväksikäyttöön jääolosuhteissa.

Projektijohtaja Paavo Lohi/Aker Finnyards OY, toimitusjohtaja Jukka Varis/ABB Azipod Oy ja varatoimitusjohtaja Risto Järvinen/Rolls-Royce Oy esittelivät alustuksissaan useita eri tyyppisiä alusesimerkkejä käyttäen eri propulsiotekniikoita, niiden hyötyjä ja mahdollisuuksia alusten jäissä kulkuminaisuuksien parantamiseksi. Monitoimialusten suunnittelu ja rakentaminen sekä eri käyttöalueet olivat myös keskeisesti esillä alustuksissa.

Laivasuunnittelija Jyrki Lehtonen/ILS Oy esitteli laivojen runkosuunnittelua ja mahdollisuuksia yhdistää jäissä ja avovedessä kulkuminaisuudet parhaalla tavalla samaan alukseen. Esimerkkinä käytettiin uusimpia monitoimijäänmurta- ja suunnitteilla olevaa saariston yhteysalusta.

Käyttäjäpuheenvuorot aloitti varatoimitusjohtaja Juhani Laapio/Forum Oil and Gas Oy. Hän kertoi arktisten öljykuljetusten tuomista vaatimuksista Forumin laivastolle sekä nykyisen aluskannan soveltuvuudesta talvimerenkulkuun. Aluskannan uusiminen on käynnissä ja tilattavana on jo uusimien teknologian DAT (Double Acting Tanker)-tyyppisiä aluksia, joiden luovutus on jo vuonna 2002.

Logistiikkajohtaja Antti

Vehviläinen/Stora Enso Oy toi esiin tarpeen Saimaan ympärivuotisen liikenteen nopeaan aikaansaamiseen. Samoin hän kiirehti Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamista koskevien neuvottelujen aloittamista. Myös Laatokan ja Saimaan yhdistävän kanavan tutkiminen tuli esiin tulevaisuushankkeena.

Johtaja Jan Olov Sundström/Waxholms Ångfartygs AB esitteli Tukholman saariston yhteysalusliikenteen tarpeet. Suunnitteilla on uuden jäissä kulkevan yhteysaluksen tilaaminen, jonka alustavat suunnitelmat tulivat jo esiin aiemmissa esityksissä.

Johtaja Göran Holmberg/Ahvenanmaan maakuntahallitus esitteli puheenvuorossaan Ahvenanmaan saariston yhteysalusliikennettä ja siellä käytössä olevaa aluskalustoa. Tukholman tapaan tarve ajanmukaisen talviliikennekaluston aluskaluston saamiseksi on nousemassa ajankohtaiseksi.

Europarlamentaarikko Mikko Pesälän puheenvuorossa korostettiin EU:n valkoisen kirjan mukaisia liikennepoliittikan painotuksia ja vesiliikenteen edistämistä. Sisävesi- ja rannikkoliikenteen ympäristöystävällisyys kilpaileviin kuljetusmuotoihin verrattuna tuli myös näkyvästi esiin. Esityksessä myös kiirehdyttiin Saimaan kanavan vuokrasopimusneuvottelujen käynnistämistä.

Professori Kai Riska/Helsingin teknillinen korkeakoulu esitti laskentamallin avulla eri kuljetusmuotojen kuljetustehokkuutta tavarakuljetuksissa. Esityksessä myös analysoitiin talviolosuhteiden vaikutusta kuljetusketjuun Saimaalta Keski-Eurooppaan.

Konsultti Ulrika Svensson/SSPA Sweden AB esitti eri liikennemuotojen välillisten kustannusten laskentaesimerkin 3000 tn tavarakuljetuksessa välillä Göteborg-Karlstad sekä esitteli ympäristövaikutusten arviointiin ja arvotukseen käytettäviä menetelmiä.

Merenkulkuneuvos Keijo Kostiainen/Merenkulkulaitos esitti talvikaudella 2000-2001 suoritettua Saimaan kanavan lämmityskokeilun tuloksia sekä muita kanavan ympärivuotiseen liikenteeseen liittyviä

teknisiä selvityksiä.

Toimialapäällikkö Jouni Kokkonen/MKL Järvi-Suomen merenkulupiiri esitti Saimaan kanavan ympärivuotisen liikenteen tekniset mahdollisuudet. Hän arvioi myös liikennemäärien lisääntyvän 25-50 % nykyisestä määrästä, mikäli saadaan aikaan teollisuuden ja varustamoiden toivoma ympärivuotinen liikenne.

Johtaja Vadim Kluyev/Volga-Baltic State Basin Board of Waterways and navigation esitteli Volga-Baltic-kanavan liikenteen ja sen talvikauden ongelmat. Liikennekauden jatkamista on selvitetty erilaisin sulkujen lämmitys- ym teknisin rat-



Yleiskuva seminaarin osanottajista.



Johtaja Vadim Kluyev/Volga-Baltic State Basin Board of Waterways and navigation

kaisiin. Lopputuloksena on todettu, että järkeviä taloudellisia edellytyksiä liikennekauden jatkamiselle ei ole tällä hetkellä näköpiirissä.

Johtaja Oleg Kudryavtsev/Pietarin merihallinnosta ja johtaja Alexander Ushakov/Liikenneministeriön pohjoisesta merihallinnosta esittelivät Viipurinlahden

Sekä seminaarin alustajilta että osallistujilta saatujen kommenttien perusteella voidaan todeta seminaarin olleen erittäin onnistunut. Tavoitteena on jatkaa vastavastavien tyyppisiä asiantuntijakokouksia säännöllisesti, esim. joka toinen vuosi. Waxholms Ångfartygs AB:n edustajat esittivätkin kutsun

saapua Tukholmaan syksyllä 2003. Suomen Vesitiedustys lupautui tarvittaessa toimimaan tapahtuman järjestelyissä yhteistyössä ruotsalaisten järjestäjien kanssa.

**Teksti Harri Lallukka
Kuvat Raimo Tiltinen**



Merenkulkuneuvos Keijo Kostiainen/Merenkulkulaitos

Conference on winter navigation and its problems

At the end of November Finnish Waterway Association organized an international conference named Winter navigation in coastal and inland waterways. The conference was held in Lappeenranta and it brought together over 70 participants, of which about 20 came from abroad.

The goal of the conference was to present modern Finnish winter navigation and ice-breaking technology and hear user feedback. The presentations were held by the leading Finnish experts on naval architecture, propulsion technology and ice-breaking. Representatives of international and Finnish companies using the technology then told about their experiences. The central topics of the second day were the project aiming at round-the-year traffic on the Saimaa Canal and the ice-breaking situation at the Bay of Vyborg.

About the presentations in short:

Mr Reko Suojanen (Kvaerner Masa Yards) told about the future possibilities of technical development in winter navigation. His themes were for example the historical development of ice-breakers, introduction of the podded propulsion (Azipod) and the DAS (Double Acting Ship) concept.

Mr Paavo Lohi (Aker Finnyards Oy), Mr Jukka Varis (ABB Azipod Oy) and Mr Risto Järvinen (Rolls-Royce Oy) introduced many types of vessels for ice operations. The advantages of the vessel types and their different propulsion systems were pointed out very carefully. Other central topics of these presentations were designing and construction of multi-purpose vessels, their application areas and future possibilities for developing ice-breaking capabilities.

Mr Jyrki Lehtonen, naval architect at ILS Oy gave a presentation on designing ships for winter conditions. He told how excellent ice-breaking capabilities can be combined with first-class open-water characteristics. The presentation focused on an ongoing ice-breaking passenger ship project. The latest models of Finnish and Swedish multi-purpose ice-breakers designed by ILS Oy were also presented.

Mr Juhani Laapio (Fortum Oil and Gas Oy) told about the requirements that arctic oil transports set on the tankers. He also described the characteristics of the current vessels. According to Laapio Fortum has already started to renew its fleet and as a part of this project they are waiting for the most modern DAT (Double Acting Tanker) vessels to be delivered this year.

Mr Antti Vehviläinen (Stora Enso Oy) hoped that the Saimaa Canal could be used round the year as soon as possible. Vehviläinen reminded that the leasing period of the canal will expire in 2013, so new negotiations about extending the leasing period should be started soon. He also mentioned that the feasibility of a canal combi-



Making plans for the future

ning the lakes Saimaa and Ladoga could be studied in the future.

Mr Jan Olov Sundström (Waxholms Ångfartygs AB) presented the needs of a passenger ship operating round the year and thus also in winter conditions in the Stockholm Archipelago.

Mr Göran Holmberg (Government of Åland) told about the passenger ship traffic of the Åland islands and the vessel types operating the traffic. Holmberg mentioned that new modern vessels for round-the-year traffic are soon needed in the Åland Archipelago, too.

The second day of the conference started with the presentation of **Mr Mikko Pesälä (Member of European Parliament)**, who unfortunately could not attend the conference personally. The central topic of the presentation was EU's transport policy and the corresponding White Paper. As a part of promoting waterway traffic the many advantages of shipping compared with other transport modes were highlighted. Pesälä also thinks that it would be very important to start negotiations about renewing the Saimaa Canal leasing contract.

Professor Kai Riska from Helsinki University of Technology showed how the



Icebreaking at the icebreaker Arppe



transport efficiency of different transport modes can be computed. Riska also analyzed how the ice cover of Lake Saimaa and winter

conditions in general affect the transport chain from the Finnish lake area to southern Europe.

The subject of **Ms Ulrika Svensson's (SSPA Sweden AB)** presentation was "Environmental effects of inland waterway traffic in winter and summer conditions". Svensson told about methods that can be used to evaluate and value the environmental effects of different modes of transport. She also presented a comparison of indirect environmental costs between different transport alternatives carrying 3000 tonnes of goods on a route of 300 km.

Mr Keijo Kostiainen (Finnish Maritime Administration) gave a presentation on the heating experiment of the Saimaa Canal in the winter 2000-01. Both Kostiainen

round-the-year traffic on the Saimaa Canal. Kokkonen estimated that winter-time operation of the canal would increase its traffic by 25-50 per cent from the present figures. Round-the-year traffic at the canal would be especially beneficial for the Finnish industry and shipping companies.

Mr Vadim Kluyev (Volga-Baltic State Basin Board of Waterways and Navigation) spoke about the traffic on the Volga-Baltic canal and its problems in the winter. As an example of extending the canal operation in the winter Kluyev mentioned the heating of the locks. The conclusion drawn on the basis of the experiments is that at the moment there are no realistic economic possibilities to prolong the navigation period of the canal.

Mr Oleg Kudryavtsev (St. Petersburg Marine Administration) and Mr Alexander Ushakov (Ministry of Transport, Northern Sea Route Administration) told about the ice-breakers of the Bay of Vyborg and their operation. New vessels have been introduced to the ice-breaking fleet to ensure the operation of Primorsk oil port. It was mentioned that the winter-time problems of the Bay of Vyborg have now been solved, which is naturally a prerequisite for round-the-year traffic on Lake Saimaa.

This first international conference on winter navigation was successful in many ways and the participants seemed to be satisfied with the programme, which culminated in a cruise on the chilly Saimaa Canal onboard an ice-breaker M/S Arppe. At the end of the conference it was decided that this kind of conferences will be held also in the future. Waxholms Ångfartygs AB promised to organize the next one and invited the participants to Stockholm in 2003.

**Teksti Saara Lallukka
Kuvat Raimo Tiitinen ja
Matti Seppä**

and **Mr Jouni Kokkonen (Finnish Maritime Administration, Inland Waterways District)** told about the technical possibilities of

Kansanedustajat Järvi-Suomen kanavaratkaisujen kannalla

Eduskunnan kaksi K:ta, Matti Kangas (vas) Keski-Suomesta ja Erkki Kanerva (sd) Pohjois-Karjalasta ovat edelleen vankkumatta Järvi-Suomen kanavaratkaisujen kannalla. Myös Pekka Nousiainen (kesk) Punkaharjulta katsoo, että Suomen on paneuduttava lähiaikoina myös vakavammin vesiteiden kehittämiseen.

Tämän kansanedustajakolmikon mielestä venäläisen osapuolen aloite Laatokan ja Suomenlahden tai Laatokan ja Saimaan välisen kanavan rakentamisesta on mielenkiintoinen. He katsovat, että tätä aloitetta on vakavasti tarkasteltava.

- Olisi hyvä, että siitä tehtäisiin hyvin pian liiketaloudelliset laskelmat. Jos se näyttäisi kannattavalta, neuvotteluihin tulisi ryhtyä vakavalla mielellä. Venäjän ja EU:n vesiteiden yhteen saattaminen avaisi suuria mahdollisuuksia kummallekin osapuolelle. Ja eritoten Itä- ja Keski-Suomen kannalta se olisi merkityksellinen.

- Pietarin kiertäminen joko Saimaan tai Suomenlahden kautta avaisi esteettömän vesitien Vienanmeren kanavaa pitkin Barentsin merelle ja koko Luoteis-Venäjälle. Se olisi hyvin konkreettinen ja kaukokatseinen ratkaisu. Se osoittaisi todeksi myös puheet Euroopan Unionin "pohjoisesta ulottuvuudesta", sanoo kansanedustaja Erkki Kanerva Joensuusta.

Joensuun sd-piiri kanavien kannalla

Kanerva kertoo, että sosialidemokraattisen puolueen Pohjois-Karjalan piiri on tehnyt puolueelle yksimielisen ehdotuksen siitä, että

SDP ryhtyisi tukemaan Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin rakentamista.

- Me näemme, että se olisi tässä vaiheessa parasta kehitysaluepolitiikkaa. Kanavista olisi suuri apu Pohjois-Karjalan teollisuudelle ja muulle talouselämälle. Saimalla se rohkaisisi yrityksiä investoimaan myös muuallekin kuin ruuhka-Suomeen.

Kanervan mukaan sekä Suomen puolen kanavista että erityisesti Laatokan ja Saimaan välisestä kanavasta olisi erityisen suuri hyöty Stora Enson Uimaharjun tehtaalle, Juuan vuoklaviivyrityksille, valmiiden puutalojen rakentajille, talkkuteollisuudelle ja Ilomantsin puupelletti-tehtaalle.

- Olen aivan varma, että kauppa Venäjän kanssa lisääntyy. Maan kehitys on ollut viime aikoina hyvinkin myönteistä. Bruttokansantuote on kasvanut reilusti ja maan talous alkaa olla vakaammalla pohjalla. Neuvostoliiton hajoamisen jälkeisestä talouden pahimmasta notkahduksesta Venäjä on selvinnyt. Toki paljon vielä tehtävä ennen kuin ihmiset tottuvat oma-aloitteisuuteen ja kovaan työhön. Historian painolasti on kova.

Miksi maakuntaliitot ovat kanavista vaiti?

Matti Kangas, suolahtelainen kansanedustaja, ilmoittaa olleensa jo vuosia sillä kannalla, että Suomen (nyt EU:n) ja Venäjän vesitiet tulisi saattaa yhteyteen toistensa kanssa. Se olisi hänen mukaansa kummankin maan edun mukaista.

- Sanoinalehti Keskisuomalainen julkaisi laajahkon artikkelin tästä kanava-asiaista, mutta olen hämmästynyt, kun kukaan ei puhu siitä mitään. Ajatus ei ole syyttänyt edes Keski-Suomen liiton virkamiesjohtoa puhumattakaan sen valtuustosta tai hallituksesta. Saattaahan olla, että maakuntaliiton hiljaisuus johtuu valtuuston puheenjohtajan kanaviin nähden torjuvasta kannasta. Hänhän on tunnettu siltomies.

Kansanedustaja Matti Kangas ihmettelee ylipäänsäkin maakuntaliittojen hiljaisuutta ja aloitteettomuutta vesiteiden ja alueiden kehittämisessä.

- Tämä uudistus, joka toteutettiin Ahon hallituksen aikana, piti johtaa maakuntien ja paikallisten viranomaisten aloitteellisuuden lisääntymiseen. Niidenhän piti olla ne aiheet, jotka nostavat maakuntien tärkeät asiat keskusteltavaksi ja päätettäväksi. Mutta minun on sanottava,



Matti Kangas



Erkki Kanerva



Pekka Nousiainen

että vähiin ovat aloitteet ja ponnistelut jääneet.

Miksi vihreät ovat kanavia vastaan?

Matti Kangas ihmettelee vihreiden kantaa vesiteiden kehittämiseen. Tämä ympäristöpuolue on ollut tiukasti mm. Kymijoen ja Mäntyharjun kanavia vastaan.

- Vihreät puhuvat ympäristöarvoista, saasteiden ja muiden päästöjen vähentämisestä, mutta yllättävää kyllä, he vastustavat vesiteiden kehittämistä. Olen puhunut tästä asiasta mm. liikennevaliokunnan puheenjohtajan Erkki Pulliaisen (vihr.) kanssa, mutta hän suhtautuu torjuvasti kanavien rakentamiseen. Eikä auta sekään, vaikka on kaikissa tutkimuksissa osoitettu, että vesitiet aiheuttavat vähiten päästöjä, melua ja muuta haittaa ympäristölle. Minusta tässä on huutava ristiriita puheiden ja tekojen välillä. Vihreät ovat jostakin syystä nautuneet vesiteitä vastustavan linjansa kuin kivien. Ja kuitenkin se merkitsee autoliikenteen ja päästöjen kasvua.

Kangas pitää hyvänä, että Euroopan Unionin komissio julkaisi liikenteen Valkoisen

kirjan, jossa asiat pannaan oikean järjestykseen.

- Olisi kovin suotavaa, että kaikki kansanedustajat lukisivat Valkoisen kirjan ja sitoutuisivat siihen ja sen näkemysten ja ehdotusten toteuttamiseen. Muuten Suomi ei, eikä myöskään EU, kykene toteuttamaan Kioton ympäristökokouksen päätöksiä.

Mielenkiintoinen, tutkittava esitys

Kansanedustaja Pekka Nousiainen pitää venäläisen osapuolen esitystä Laatokan ja Saimaan tai Laatokan ja Suomenlahden yhdistämisestä kanavalla toisiinsa mielenkiintoisena ja tutkittavana esityksenä.

- Esitys ja ajatus on erittäin mielenkiintoinen. On se täällä Saimaan rannallakin tuon tuostakin noussut esille, mutta mihinkään konkreettisiin toimiin asiassa ei ole ryhdytty. Tämä vesitieyhteys hyödyntäisi myös Vienanmeren kanavaa. Sitä kauttahan tulisi puutavaraa ja aikanaan myös osa Barentsin meren öljy- ja kaasuvaroista. Minusta tämä kanava hyödyttäisi hyvin paljon koko Itä-Suomea, huomauttaa Nousiainen.

- Nyt olisi nopeasti tehtävä liiketaloudelliset laskelmat näistä kanavaratkaisuista. Jos tämä kanava-asia etenisi, samalla Mäntyharjun ja Kymijoen kanavaratkaisut nousisivat aivan uudella tavalla jälleen esille. Niitä ei voitaisi torjua vanhoilla argumenteilla.

Nousiainen hämmastelee Suomen liikenne- ja viestintäministeriön nihkeää suhtautumista vesiteiden kehittämiseen, vaikka EU:n komission liikenteen Valkoinen kirja painottaa nimenomaan vesi- ja rautateiden kehittämistä. Niillä vähennettäisiin ruuhkia, päästöjä, melua, onnettomuuksia ja muita tieliikenteen aiheuttamia haittoja.

- Vesiteiden kehittämistä ja laajentamista ei saa unohtaa. Nythän panostetaan maanteihin ja rataverkkoon, mutta samaan aikaan on tehtävä suunnitelmia vesiteiden tulevaisuudesta.

Nousiainen mielestä tämänkaltaisilla yli rajojen ulottuvilla vesitietaratkaisuilla olisi huomattava vaikutus myös matkailuelinkeinolle. Sillehän on muutenkin Järvi-Suomessa huokeat mahdollisuudet, jos asiaan toden teolla tartutaan.

www.kuusankoski.fi

KUUSANKOSKI
Suomen Paperikaupunki