VESITIET

SUOMEN VESITIEYHDISTYS KESÄKUU 2002

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

Onko valtiovalta unohtanut Saimaan kanavan matkustajaliikenteen ?

Liikennekauden alkaessa Saimaan kanavan matkustajaliikenteessä vallitsi tietämättömyys niin yrittäjien- kuin matkustajienkin taholla kesäkaudella harjoitettavasta viisumikäytännöstä. Epävarmuus on jo nyt pudottanut matkustajamääriä ja vaikutus näkyy myös alueellisellakin tasolla. Sivu 5

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

Helsingin Vuosaareen vireä satamakeskus

Vuosaaren satama sisältää hyvät kehittämismahdollisuudet pitkälle tulevaisuuteen, vaikkakaan satamaa varten kaavoitettua aluetta ei voida tulevaisuudessa *enää laajentaa. Satamalle* varattu alue on laajuudeltaan suurin piirtein yhtä suuri kuin Länsisataman ja Sörnäisten yhteenlaskettu pinta-ala nykyisin.
Sivut 8-9

Uusi ohjelma meri- ja sisävesiväylien kehittämiseksi

Työryhmä laati ehdotuksensa koskemaan seuraavaa hallituskautta eli vuosia 2003-2006, todeten että kaikilla esitetyillä osa-alueilla tapahtuu jatkuvasti sellaisia muutoksia jotka vaikuttavat olennaisesti hankkeiden kannattavuuteen
Sivu 10.

Waxholmsbolaget, perinteistään ylpeä ja aikaansa seuraava liikenneorganisaatio

Vuoden 2003 vesiliikenneseminaarin isäntäkaupunki ja yhteistyökumppanimme Waxholmsbolaget esittelee toimintaansa johon voimme joukolla lähteä tutustumaan syyskuussa 2003 ja seminaarissa saamme myös uutta tietoutta meneillään olevasta vesiliikenteen kehityksestä Euroopassa
Sivut 6-7 ja 12

Eurooppalainen liikennepolitiikka suurten muutosten edessä

Valkoinen kirja, eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010:valintojen aika. Kirja pitää sisällään pääsuuntaviivat eri liikennemuotojen tasapuolisesta kohtelusta ja luo uudenlaisen ohjeiston myös ulkoisten kustannusten huomioimiseksi kestäviä liikennejärjestelmiä kehitettäessä.
Sivut 3-4

Suomen Vesitieyhdistyksen seminaarimatka Tonavalle

Suomen Vesitieyhdistys tekee odotetun seminaarimatkan Tonavalle 25.09 – 28.09.2002. Matka on suunniteltu siten, että vierailumme aikana saamme kattavan läpileikkauksen niin Tonavan laivaliikenteestä, satamista kuin vesitiematkailustakin. Koko retken ajan käytössämme on oma linja-auto ja siirtymätaipaleiden aikana tutustumme myös kulttuurikohteisiin.

Matkan hinta jäsenille on 1200 euroa kahdenhengen huoneessa ja yhden hengen huoneessa 1350 euroa. Vastaavat hinnat ei jäsenille ovat 1300 ja 1450 euroa.

Olemme varanneet 40 paikkaa Helsingistä lähteville ryhmäläisille ja 10 paikkaa Münchenissä seurueeseen liittyville matkalaisille. Ennakkovarauksia on saapunut jo nyt runsaasti ja vapaita paikkoja on enää rajoitetusti jäljellä.
Mikäli olet kiinnostunut seminaarimatkastamme otatko pikaisesti yhteyttä antero.pulkkanen@kouvolaregion.fi tai fax 05 535 4199, puh 05 535 4198/Antero Pulkkanen.

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

Pääkirjoitus

Matkailu avartaa, sanotaan. Väite pitää varmasti paikkansa, mikäli kulkija muistaa avoimena ja vastaanottavaisena havainnoida ympäristöään. Osaltani koin avartumisen taas kerran tänä keväänä matkatessani Etelä-Euroopassa. Siellä koetaan jo ne ongelmat, joita meillä ei onneksi vielä ole, mutta jotka kokemuksen mukaan ovat tänne joidenkin vuosien viiveellä tulossa.

Liikenne on etelässä entistäkin ruuhkaisempaa, tavaroiden jakeluliikenne kaupunkien sisällä on vaikeuksissa siitä huolimatta, että se hoidetaan pääasiassa yleisen työajan ulkopuolella. Myös kaukokuljetukset kärsivät ruuhkista ja erityisesti viime aikoina pullonkaulareittien onnettomuuksista. Tieverkostoa pyritään kehittämään ja liikenteen ongelmia vähentämään, mutta siihen ei kaikkialla ole enää edes maantieteellisiä mahdollisuuksia. Raideliikenne kasvaa ja kehittyy ja sen avulla pyritään osaltaan vähentämään tieverkon ruuhkautumista kulkemalla henkilö- ja tavara-ajoneuvojenkin pitkät ajovälit rautateitse. Vesitieliikenne on perinteisesti ollut olennainen osa kulku- ja kuljetusmahdollisuuksia siellä, missä siihen on ollut luontaiset mahdollisuudet tai missä niitä on pystytty rakentamaan. Vaikka kaikkia kulkemismuotoja kehitetään, yleiseksi vaikutelmaksi kuitenkin jää, että kasvavan liikenteen vaatimuksia ei pystytä riittävästi tyydyttämään.

Miten on tilanne meillä Suomessa? Yleisesti myönnetään, että meillä pienenä kansana on harvaan asutussa maassamme käytettävissämme vain rajallinen määrä resursseja, joita kaikkia meidän tulee yhteiseksi hyväksemme hyödyntää. Viimeksi ja korostetusti tämä näkökanta on tullut esiin energiapoliittisessa keskustelussamme. Mutta miten hyödynnämme olevia resurssejamme liikenneväylien kehittämiseksi? Kehittämiskeskusteluissa aina ensimmäiseksi esiin tuotu ongelma on käytettävissä olevien varojen vähäisyys, minkä tietenkin tulee johtaa resurssien oikeaan ja kustannus-hyöty -suhteeltaan parhaaseen kohdentamiseen. Näin on ajateltu rakennettaessa ja parannettaessa tie- ja rautatieverkostoa ja ryhdyttäessä rautatieliikenteen nopeuttamista edistäviin uusiin ratahankkeisiin. Entä mitä teemme vesiteiden kehittämiseksi?

Nähtävissä on, että meilläkin joudutaan tulevina vuosina siirtämään kuljetuksia entistä enemmän rautateille ja vesille. Tällä on hyötynsä liikenteen sujumisen ja kustannusten kannalta, mutta myös haittansa ajankäytön sekä lisääntyvien lastausten ja purkamisten osalta. Nyt niin ajankohtaiseen ilmastonmuutoskeskusteluun tällaisen liikenteen lisääminen myös hyvin sopisi. Mutta kullekin meistä lienee hyväksi mietiskellä, olemmeko Suomessa tehneet kaiken tarvittavan ja voitavamme vesitieliikenteen ja sen tarvitsemien kulkuväylien osalta vai olisiko meidän syytä, vaikkakin ehkä pitemmällä tähtäimellä, kohdentaa käytettävissämme olevia resursseja nykyistä enemmän myös vesiteiden kehittämiseen.

Suomen Vesitieyhdistyksellä on edelleen tehtävää perustarkoituksensa toteuttamisessa eli aloitteellisuudessa vesitieverkostomme kehittämiseksi, sitä koskevan keskustelun vireillä pitämisessä ja alan intressiryhmien yhteistyön tehostamisessa. Tässä tehtävässä tarvitsemme kaikkien asianosaisten aloitteellisuuden, tuen ja ymmärtämyksen. Niiden varmistaminen antaa toiminnallemme lähiajan suuntaviivat.

Esko Muhonen
puheenjohtaja

Kesällä 2002 höyrylaivat tulevat näkymään useissa tapahtumissa.

Suomen Höyrypursiseuran alkuvuoden 2002 toimintaan on sisältynyt jo useista merkittäviä aikaansaannoksia. Höyrypursiseura osallistui Vene 2002-näyttelyyn poikkeuksellisen suurella näyttelyosastolla. Näytteille oli saatu peräti kolme höyryalusta: höyryveneet Onka ja Meritiitu, sekä höyrysluuppi Kirvesniemi. Osastolla oli esillä myöskin uustuotanto höyrykattila ja höyrykoneen rakennussarja, joten oman höyryaluksen hankkiminen ei enää ole kiinni edes koneiston löytämisestä.

s/s Tommi matkalla höyrylaivaregattaan (Esko Härö)

Huhtikuun lopussa julkaistiin virallinen tieto, että museovirasto on perustanut työryhmän, jonka tarkoituksena on tutkia mahdollisuuksia sauda Kotkassa museoituna oleva vanha höyryjäänmurtaja Tarmo takaisin liikenteeseen. Tarmo on ollut aktiivipalveluksessa vuoteen 1970 asti ja se on kunnostustyöt museolaivaksi valmistuivat vuonna 1992.

Höyrypursiseura on myöskin talven aikana valmistellut uutta höyrylaivakirjaa, joka tulee lyhyesti esittelemään Suomessa jäljellä olevia höyrylaivoja ja kertomaan mikä on aito höyrylaiva.

Kesäkauden kaksi pääregattaa tulevat olemaan Keitele-Päijänne vesistön yhteinen kesäregatta 29-30.6. Regatta alkaa keskiviikkona 26.6 alusten kokoontumisella Vaajakosken Noukanniemeen. Seuraavana päivänä torstaina alukset höyryävät pohjoiseen kanavaa pitkin Suolahteen, jossa alukset yöpyvät. Perjantain aikana höyrylaivat suuntaavat Pyhälähteen. Lauantaina on kokoontuminen puolenpäivän aikaan Viitasaaren satamaan, jossa myöskin yleisöllä on mahdollisuus päästä mukaan lyhyelle risteilylle.

Saimaan vesistön kesäregatan kohteena on Savonlinna läheisyydessä oleva höyrypursiseuran tukikohta. Alukset kokoontuvat lauantai aamuna 6. heinäkuuta Savonlinnan matkustajasatamaan. Regattapurjehduksella höyrylaivat lähtevät satamasta noin klo 15.

Tapahtumia kesällä 2002 joissa on esillä myöskin höyryaluksia:
·26.-30. 6 Keiteleen- ja Päijänteen vesistön kesäregatta Jyväskylän –Viitasaaren vesillä
·30.6 Siltajuhlat Vehmersalmella ja kunnan 80-vuotisjuhlat
·6-7.7 Saimaan kesäregatta Savonlinnan Laukansaaressa
·13-14.7 Uuden kanavan avajaiset Juankoskella
·25-28.7 Pohjoismaiset historialliset laivat kokoontuvat Turussa
·9-10.8 Linnoituksen Yö tapahtuma Lappeenrannassa
·17-18.8 Vanhan Porvoon Höyryjuhlat

Lisätietoja tapahtumista osoitteesta:
www.steamengine.cc tai
lauri.elo@tut.fi , pekka.snellman@t-stenbacka.fi.

Saimaan kanavalla sulkuporttivaurio

Saimaan kanavan liikenne on alkanut myös vuoden 2001 ennätyksen jälkeen vilkkaana. Tammikuussa tosin jäätiin reilusti jälkeen edellisvuodesta, mutta varsinainen liikennekausi keväällä on alkanut samaan tahtiin kuin vuonna 2001. Toukokuun 21. päivänä kanavalla elettiin jännittäviä hetkiä, kun alus vaurioitti sulkuporttia ja liikenne kanavalla jouduttiin katkaisemaan. Vaurioita arvioitaessa ja pikakorjaustoimista päätettäessä ei ollut ollenkaan varmuutta siitä, tuleeko liikennekatkoksesta tuntien vai jopa viikkojen mittainen. Onneksi vuorokauden uurastus riitti tässä vaiheessa liikenteen jatkamiseen. Varsinaiset korjaustyöt toteutetaan myöhemmin.

Tilanne sai alkunsa 21.5. klo 15.30, kun säännöllisesti Saimaan kanavalla liikkuva saksalainen rahtialus, m/s Ute, törmäsi vuokra-alueella Ilistoen (Lietjärven) sulun alaporttiin. Keveitä törmäyksiä portteihin tapahtuu alusten laitevikojen yms. syiden seurauksena muutamia vuosittain ja näihin on varauduttu rakentamalla portteihin hydrauliset törmäyssuojat. M/s Uten tapauksessa törmäyssuoja ei vaimentanut törmäystä, koska tyhjänä kulkeneen aluksen keulabulbi työntyi törmäyssuojan alle ja törmäys kohdistui näin suoraan porttirakenteeseen.

Törmäyksen seurauksena sulun alaportin toiseen porttipuoliskoon tuli pysyviä muodonmuutoksia, mutta laakerit ja kiinnitysosat säilyivät vahingoittumattomina. Ensimmäisen vaiheen korjaustoimenpiteinä portin ylimmät nivelet jouduttiin linjamaan uuteen paikkaan, mikä vaati nivelien tukirakenteiden rakentamista uudelleen konepajatyönä sekä asennustöitä paikan päällä. Näillä toimenpiteillä liikenne saatiin uudelleen käyntiin tasan vuorokauden kuluttua vaurion tapahtumisesta.

Toisessa vaiheessa on vahvistettu vaurioituneita kohtia tavoitteena varmistaa, että portin muodonmuutos ei kasva ja että liikennettä voidaan näillä järjestelyillä jatkaa ainakin avovesikauden ajan ja mahdollisesti jopa liikennekauden loppuun ennen lopullista porttirakenteiden korjausta.
Varsinainen korjaussuunnittelu on käynnistetty ja alustavien arvioiden mukaan näyttäisi siltä, että vähintään kolmannes portista joudutaan rakentamaan uudelleen. Mikäli työ jouduttaisiin tekemään liikennekauden aikana, liikennekatkoksesta tulisi noin kahden viikon mittainen. Tällä hetkellä tähdätään kuitenkin siihen, että lopullinen korjaustyö voitaisiin tehdä talvella liikennekauden ulkopuolella.

Piiripäällikkö
Aimo Heiskanen

Ute törmäyksen jälkeen Illistoin sulussa

Eurooppalainen liikennepolitiikka suurten muutosten edessä

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 12.09.2001 KOM(2001) 370 lopullinen

VALKOINEN KIRJA

Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika

Teksti on koottu EU:n liikenteen Valkoisesta kirjasta, keskittyen vesiliikenteen osuuteen.

Valkoisen kirjan yleiset periaatteet

Liikenne, nykyaikaisen talouden merkittävä tukijalka, joutuu vastaamaan jatkuvaan ristiriitaan liikkuvuutta yhä enemmän vaativan yhteiskunnan ja jatkuvia myöhästymisiä ja tiettyjen palvelujen epätyydyttävää laatua yhä vähemmän sietävän yleisen mielipiteen välillä. Liikenteen kysynnän yhä kasvaessa Euroopan yhteisö ei voi vain rakentaa uutta infrastruktuuria ja avata markkinoita. Euroopan unioniin laajeneminen ja kestävä kehitys edellyttävät liikenteen optimointia. Nykyaikaisen liikennejärjestelmän on oltava taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristönkin kannalta samanaikaisesti kestävä.

Liikennealan tulevaisuutta hahmotellessa on oltava tietoinen liikenteen tärkeydestä taloudelle. Liikenne kaikkine kustannuksineen edustaa noin tuhatta miljardia euroa eli noin kymmentä prosenttia bruttokansantuotteesta. Se työllistää yli kymmenen miljoonaa ihmistä. Liikenne päättää infrastruktuureista ja teknologiasta, joiden yhteiskunnalle aiheuttavissa kustannuksissa ei ole varaa arviointivirheisiin. Rooman sopimuksen laatijat sopivat erityisiä sääntöjä noudatettavan yhteisen liikennepolitiikan laatimisesta juuri liikneinvestointien suuruuden ja niillä talouskasvuun olevan olennaisen merkityksen vuoksi.

Eri liikennemuodot kasvavat epätasaisesti. Vaikka ihmiä kuvaisikin tiettyjen liikennemuotojen parasta sopeutumiskykyä nykyajan talouden tarpeisiin, se johtuu myös siitä, ettei kaikkia ulkoisia kustannuksia ole otettu hinnoittelussa huomioon ja ettei tiettyjä sosiaali- ja turvallisuussääntöjä ole noudatettu. Näin on erityisesti maantieliikenteessä.
Maantieliikenteen osuus tavarakuljetuksista on 44 prosenttia, lyhyen matkan merenkulun 41 prosenttia, rautatieliikenteen kahdeksan (8) prosenttia ja sisävesiliikenteen neljä (4) prosenttia. Maantieliikenteen hallitseva asema on tätäkin huomattavampi henkilöliikenteessä, jossa sen markkinaosuus on 79 prosenttia. Lentoliikenteen viiden (5) prosentin osuus on nousemassa rautateiden nykyisen kuuden (6) prosentin osuuden yli.

Ruuhkien poistoa Ranskan maantieverkolta

Liikenneruuhkat aiheuttavat Euroopan kilpailukyvylle vakavan riskin. Aihetta käsittelevien viimeaikaisten tutkimusten mukaan yksinomaan tieliikenteen ruuhkien ulkoiset kustannukset vastaavat noin puolta prosenttia yhteisön bruttokansantuotteesta. Liikenteen kasvuennusteet vuoteen 2010 osoittavat, että ellei mitään tehdä, maanteiden ruuhkat pahenevat nykyisestä merkittävästi. Ruuhkista aiheutuvien kustannusten oletetaan kasvavan 142 prosenttia eli 80 miljardia euroa vuodessa, mikä vastaa noin yhtä prosenttia yhteisön bruttokansantuotteesta.

Tällainen jatkuva ruuhkautuminen selittyy osin sillä, etteivät liikenteen käyttäjät maksa aina ja kaikkialla aiheuttamiaan kustannuksia. Itse asiassa hintarakenteet eivät yleensä sisällä infrastruktuuri-, ruuhka-, ympäristö- ja onnettomuuskustannusten kokonaisuutta. Tämä johtuu muun muassa huonosti järjestetystä liikkuvuudesta Euroopassa sekä siitä, että liikennemuotoja ja uutta teknologiaa ei käytetä parhaalla mahdollisella tavalla.

Jos 15 jäsenvaltion unionissa ei ryhdytä ennen vuotta 2010 laajamittaisiin toimiin jokaisen liikennemuodon suhteellisten etujen hyödyntämiseksi, pelkästään maanteiden raskas tavaraliikenne kasvaa 50 prosenttia vuoteen 1998 nähden. Tämä tarkoittaa yhä kasvavaa painetta jo pahasti ruuhkautuneille alueille ja tärkeimmille liikneväylille. Ehdokasmaiden odotettavissa oleva voimakas talouskasvu ja syrjäseutujen parennnat liikneyhteydet kasvattavat liikennevirtoja erityisesti maanteillä. Vuonna 1998 ehdokasmaiden vienti oli jo kaksinkertainen ja tuonti viisinkertainen vuoden 1990 kauppavaihtoon verrattuna.

Vaikka ehdokasmaat ovat perineet suunnitelmatalouden ajoilta rautateitä suosivan liikennejärjestelmän, on todettava, että liikennemuotojen välisten osuuksien tasapaino on 1990-luvulta alkaen järkkynyt yhä enemmän tieliikenteen hyväksi. Vuosina 1990-1998 maanteiden tavaraliikenne kasvoi 19,4 prosenttia, kun taas rautatieliikenne väheni samana aikana 43,5 prosenttia. Rautatieliikenteen osuus on keskimäärin – laajentunut EU:n onneksi – silti vielä paljon yhteisön tasoa korkeampi.

Kestävä kehitys ja liikennepolitiikka

EU:n laajentumisen ohella kestävä kehitys on mahdollisuus, ellei jopa nostava voima, jonka vuoksi liikennepolitiikka on mukautettava. Tämä tavoite, josta määrätiin Amsterdamin sopimuksessa, on saavutettava sisällyttämällä ympäristönäkökohdat yhteisön politiikkaan.

Göteborgissa kokoontunut Eurooppa-neuvosto asetti liikennemuotojen välisen epätasapainon korjaamisen kestävän kehityksen strategian ytimeen. On selvää, että tätä kunnianhimoista tavoitetta ei voida kokonaisuudessa saavuttaa seuraavien kymmenen vuoden aikana. Valkoisessa kirjassa esitetyt toimenpiteet ovat kuitenkin ensimmäinen vaihe kehityksessä kohti kestävän liikennejärjestelmän toteutumista, johon voidaan toivoa päästävän 30 vuoden kuluessa.

Kuten komissio korostaa marraskuussa 2000 julkaisemassaan Valkoisessa kirjassa energiahuollon varmuudesta, liikenteen energiankulutuksen osuus pääasiallisen kasvihuonekaasun, hiilidioksidin päästöistä oli 28 prosenttia vuonna 1998. Ellei liikenteen kasvusuuntauksen kääntämiseksi tehdä mitään, liikenteen hiilidioksidipäästöt kasvavat viimeisten arvioiden mukaan noin 50 prosenttia vuosina 1990 – 2010 (739 miljardista tonnista 1113 miljardiin tonniin). Maantieliikenne on jälleen kerran tilanteesta suurimmassa vastuussa, koska se aiheuttaa yksinään 84 prosenttia liikenteen hiilidioksidipäästöistä. On olemassa kuitenkin tunnettu tosiasia, että polttomoottorit on energiatehokkuuden puolesta ajastaan jäljessä, erityisesti koska vain osa polttoaineen poltosta käytetään ajoneuvon liikuttamiseen.

Tällä hetkellä 98-prosenttisen öljyriippuvuuden vähentäminen korvaavia polttoaineita käyttämällä ja liikennemuotojen energiatehokkuuden parantamien ovat paitsi ekologinen välttämättömyys myös teknologinen haaste.

Ensimmäisessä lähestymistavassa keskityttäisiin maantieliikenteeseen vain hinnoittelun kautta. Tähän vaihtoehtoon ei liity täydentäviä toimenpiteitä muissa liikennemuodoissa. Sillä voitaisiin lyhyellä aikavälillä onnistua hidastamaan maantieliikenteen kasvua muun muassa siksi, että kuorma-autojen ja henkilöautojen täyttöasteen uskotaan nousevan liikenteen taksojen noustessa. Mutta liikennettä ei siirry ympäristöystävällisemmille liikennemuodoille, ellei muita liikennemuotoja elvytetä erityisesti parantamalla rautatieliikenteen tuottavuutta ja lisäämällä infrastruktuurikapasiteettia.

Kolmanteen lähestymistapaan, johon Valkoinen kirja perustuu, sisältyy joukko toimenpiteitä, joissa yhdistyvät hinnoittelu, maantieliikenteelle vaihtoehtoisten liikennemuotojen elvyttäminen ja Euroopan laajuiseen verkkoon kohdennetut investoinnit. Tämä integroitu lähestymistapa mahdollistaa sen, että liikennemuotojen osuudet liikenteestä nostetaan takaisin vuoden 1998 tasolle, mikä on edellytyksenä niiden välisen tasapainon saavuttamiselle vuoteen 2010 mennessä. Lähestymistapa on 50 vuoden kuluessa kunnianhimoisempi kuin miltä se vaikuttaa. Tämä lähestymistapa on myös sama, jota komissio esitti Göteborgissa kokoontuneelle Eurooppa-neuvoston kokoukselle: komissio suositteli liikennemuotojen välisen epätasapainon tasoittamista esimerkiksi rautatie- ja sisävesiliikenteen, lyhyen matkan merenkulun ja intermodaaliliikenteen infrastruktuuria koskevan investointipolitiikan avulla (KOM(2001) 264 lopullinen). Toteuttamalla Valkoisessa kirjassa esitetyt 60 toimenpidettä autetaan erottamaan talouskasvu ja liikenteen kasvu toisistaan ennen vuotta 2010 ilman, että henkilöiden ja tavaroiden liikkuvuutta on tarpeen rajoittaa. Muita liikennemuotojen nykyistä tehokkaampi käyttö auttaisi vähentämään maanteiden tavaraliikenteen kasvua merkittävästi (38 prosentin kasvu 50 prosentin sijaan vuosina 1998-2010). Tämä kytköksen katkaiseminen olisi sitäkin merkittävämpi henkilöautoliikenteessä (liikenteen 21 prosentin kasvu verrattuna BKT:n 43 prosentin kasvuun).

Merenkulun ja sisävesiliikenteen edistäminen

Lyhyen matkan merenkulku ja sisävesiliikenne ovat ne liikennemuodot, joiden avulla maantieinfrastruktuurin ruuhkista ja rautatieinfrastruktuurin puutteista johtuvia ongelmia voidaan lievittää. Niitä ei vielä hyödynnetä riittävästi.

*Lyhyen matkan merenkulkua edistetään luomalla Euroopan laajuisiin liikenneverkoihin **"merten moottoriteitä"**. Tämä edellyttää paremmia yhteyksiä satamista rautatie- ja sisäverkkoihin ja satamien palvelun laadun parantamista. Eräät meriyhteydet (erityisesti ne, joita käyttämällä voidaan kiertää Alppien ja Pyreneiden ja Benelux-maiden ja pian myös Saksan ja Puolan rajaseudun pullonkaulat) on liitettävä osaksi Euroopan laajuista liikenneverkkoa samoin kuin moottori- ja rautatietkin.*

Keskipitkän ja pitkän aikavälin ympäristötavoitteiden asettaminen kestävän liikennejärjestelmän luomiseksi

Kestävän liikennejärjestelmän toteuttamiseen tarvitaan useita poliittisia toimenpiteitä ja välineitä. Tämän lopullisen tavoitteen saavuttamiseen tarvitaan aikaa, ja Valkoisessa kirjassa suositetut toimenpiteet ovat vasta ensimmäisiä vaiheita pitkäaikaisen strategian toteuttamisessa.

On välttämätöntä määritellä kestävä liikennejärjestelmä toiminnallisesti, jotta poliittisille päätöksentekijöille voitaisiin antaa hyödyllistä osviittaa. Ilmoitetut tavoitteet on mahdollisuuksien mukaan ilmoitettava myös määrällisesti. Komission aikomuksena on tuottaa vuonna 2002 tiedonanto, jossa täsmennetään nämä tavoitteet. Yksi valvontaväline on jo otettu käyttöön: TERM-seurantamekanismi (Transport and Environnement Reporting Mechanism).

Vuoteen 2010 mennessä on toteutettava joukko ehdotuksia, jotka ovat välttämättömiä mutta sellaisenaan riittämättömiä edellytyksiä yhteisen liikennepolitiikan suuntaamiselle kestävän kehityksen vaatimuksia vastaavaksi. Näiden ehdotusten tärkeyden korostamiseksi Valkoisessa kirjassa painotetaan seuraavia seikkoja:

- ***valtaväylien ruuhkautumisen ja alueiden välisen epätasapainon riski,***
- ***liikennemuotojen välisen uuden tasapainon edellytykset,***
- ***pullonkaulojen poistamisen ensisijaisuus,***
- ***käyttäjien ottaminen liikennepolitiikassa paremmin huomioon ja***
- ***liikenteen maailmanlaajuistumisen välttämätön hallinta.***

Näin ollen on valittava joko vallitseva tasapainotila tai ymmärrettävä muutoksen välttämättömyys. Vaihtoehdoista ensimmäinen on helppo, mutta sen myötä ruuhkautuminen ja saastuminen jatkaisivat merkittävää kasvuaan ja uhkaisivat lopulta Euroopan talousjärjestelmän kilpailukykyä. Toinen vaihtoehto puolestaan edellyttää tahdonvastaisten, joskus vaikeidenkin toimenpiteiden toteuttamista, ja siihen kuuluu sellaisten uusien sääntelymuotojen laatiminen, joilla voidaan kanavoida liikkuvuuden tulevaa kysyntää ja taata Euroopan talouden kestävä kehitys.

EU:n viitoittamaa liikennepolitiikkaa käytännössä Seinellä

Liikennemuotojen kehittäminen yhdessä

Liikennemuotojen välisen uuden tasapainon toteuttamiseksi tarvitaan toimenpiteitä, joilla varmistetaan sekä kunkin liikennemuodon oma asema että liikennemuotojen yhteiskäyttö. Läheisen yhteistyön puute meri- sisävesi- ja rautatieliikenteen välillä on selvä puute. Meri- ja sisävesiliikenteellä oli vuosisatojen ajan hallitseva asema Euroopan tavaraliikenteessä. Suuret kaupungit on rakennettu jokien varsille tai suille ja keskiajalla suuret markkinat pidettiin aina (rannikon tai jokivarsien) satamakaupungeissa. Vesiliikenne on nykyisin lapsipuolen asemassa muihin liikennemuotoihin verrattuna, vaikka se on selvästi halvempaa ja ympäristöystävällisempää kuin tieliikenne.

Euroopan satamien välinen kabotaasiliikenne ei sen sijaan ole kehittynyt samaa tahtia, vaikka sen avulla voisi olla mahdollista helpottaa yhteisössä esiintyviä ruuhkia erityisesti Alppien ja Pyreneiden ympäristössä. Lyhyen matkan merenkulku soveltuu todelliseksi vaihtoehtoiseksi ratkaisuksi vain, jos tavarankuljetuksia voidaan siirtää maanteiltä sekä sisävesille että rautateille. Liikennemuotojen yhteiskäytölle on kuitenkin annettava konkreettinen ja käytännöllinen sisältö.

Meri- ja sisävesi- ja rautatieliikenteen välisten yhteyksien varmistaminen

Yhteisön sisäinen merenkulku ja sisävesiliikenne ovat liikennemuotojen yhteiskäytön kaksi avaintekijää maantie- ja rautatieverkkojen kasvavan ruuhkautumisen ja ilmakehän saastumisen torjunnassa. Näitä kahta liikennemuotoa ei toistaiseksi ole täysin hyödynnetty, vaikka yhteisöllä on käytettävissään huomattavat mahdollisuudet (35 000 kilometriä rannikoita sekä satoja meri- ja sisävesi-

satamia) ja jokseenkin rajaton kuljetuskapasiteetti.

Todellisuudessa tähän ei kuitenkaan ole vielä päästy. Esimerkiksi Suomesta Italiaan vietävissä puukuljetuksista 75 prosenttia kuljetetaan Saksan kautta ja Alppien yli, vaikka ne olisi mahdollista viedä myös meritse.

Euroopan Unionilla on lisäksi käytettävissään tärkeä etu: sen luonnollisten jokien sekä Atlantiin ja Pohjanmereen virtaavat jokialueet toisiinsa liittävien kanavien verkko. Vähän aikaa sitten tähän verkkoon on Rein-Main-Tonavan-kanavalla yhdistetty myös Tonavan jokialue. Nyt verkko ulottuu jo kuuteen EU:n valtioon, ja sen kautta kulkee 9 prosenttia näiden maiden tavaraliikenteestä. Kun mukaan luetaan Euroopan unionin jäsenyyteen valmistuvat ehdokasmaat ja koko Tonavan alue Mustallemerelle asti, verkon piirissä on 12 Euroopan maata, ja sen kautta kuljetetaan vuosittain 425 miljoonaa tonnia tavaraa.

Sisävesiliikenne on meriliikenteen luonnollinen jatke. Sen merkitys kasvaa koko ajan Pohjanmeren suurissa satamissa, jotka hyödyntävät sisävesiliikenteen mahdollisuuksia konttiliikenteessä. Eräissä maissa, jotka eivät ole yhteydessä Luoteis-Euroopan sisävesien verkkoon, ja varsinkin Rhone-, Po- ja Douro-jokien valuma-alueella on kiinnostusta alueelliseen sisävesiliikenteeseen ja meri-jokikuljetuksiin, jotka ovat uudelleen lisääntyneet sekä meri- että jokiliikenteeseen soveltuvien alusten rakentamista koskevan tekniikan kehittymisen myötä.

Sisävesiliikenne säästää energiaa, tuottaa vähän melua ja vie vain vähän tilaa.

Energiatehokkuuden kan

Vesitieverkolla on runsaasti kasvupotentiaalia

nalta yhdellä kilolla öljyä voidaan kilometrin matkalla kuljettaa 50 tonnia kuorma-autolla, 97 tonnia junanvaunulla ja 127 tonnia vesitse.

Lisäksi sisävesiliikenne on turvallista, minkä vuoksi se soveltuu erityisen hyvin vaarallisten aineiden (kemikaalien) kuljetukseen.

Onnettomuuksien määrä suhteessa kuljetettuihin määriin on lähes olematon.

Sisävesiliikenne on luotettavaa, ja se soveltuu varsinkin suurten määrien kuljetukseen, joka voidaan toteuttaa alhaisin kustannuksin pitkillä matkoilla (raskaat tuotteet, teollisuustuotteet irtotavarana, rakennustarvikkeet, jätteet). Sisävesiliikenteessä alus voi ehtiä Duisburgista 225 kilometrin päähän Rotterdamiin puolessa päivässä, koska se ei ole muiden liikennemuotojen tapaan riippuvainen muusta liikenteestä. Soveltuvilla reiteillä sisävesiliikenne onkin hyvin kilpailukykyinen vaihtoehto maantie- ja rautatieliikenteelle. Euroopan unionin laajentuessa siitä voi olla huomattavaa apua itä-länsi-suuntaisten väylien ruuhkautumisen helpottamisessa.

Lisäksi sisävesiliikenteen infrastruktuuri- ja aluskapasiteetti ei ole vielä kokonaan käytössä, joten niiden puolesta liikennemäärät voisivat olla nykyistä suurempia.

Tämä johtuu erityisesti siitä, että kansallisten liikennepolitiikkojen mukaisesti infrastruktuuri-investointeja on ohjattu muihin liikennemuotoihin sen sijaan että olisi huolehdittu sisävesiliikenneverkon yhteyksistä ja pullonkaulojen poistamisesta.

Innovatiivisten palvelujen tarjoaminen

Sisävesiliikenteen ja lyhyen matkan merenkulun kehittämisen edellytyksenä ovat tehokkaat, säännellyn kilpailun periaatteisiin pohjautuvat satamapalvelut.

Aluskannan jatkuvasta uusiutumisesta ja sisävesiliikenteen markkinoiden avautumisesta huolimatta sisäsiväyliä voitaisiin käyttää vielä paremmin hyödyksi. Esimerkiksi ympärivuotista liikennettä haittaavat eräät infrastruktuuriin liittyvät esteet (pullonkaulat, väylien epätarkoituksenmukainen koko, siltojen ja sulkujen toiminta, jälleenlaivauskaluston puute jne.). Alusten vapaata liikkumista haittaa myös se, että eri lainsäädäntöjärjestelmissä on erilaisia säännöksiä erityisesti niiden teknisistä vaatimuksista ja pätevyyskirjoista.

Komission tarkoituksena on korvata joulukuussa 2001 päättyvä PACT-ohjelma uudella Marco Polo –nimisellä liikennemuotojen yhteiskäytön edistämiseen tarkoitetulla ohjelmalla. Nykyisten rahoitusnäkymien käyttömarginaali mahdollistaa 30 miljoonan euron vuotuisen rahoituksen neljän vuoden ajan. Marco Polo on tarkoitettu ehdotuksille rahdin siirtämiseksi tieliikenteestä muihin ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin. Lyhyen matkan merenkulun etuja pyritään korostamaan.

Jotta liikennemuodot saataisiin samalle viivalle, verotuksella olisi katettava saman periaatteen mukaisesti jokaisessa liikennemuodossa liikenteen kustannukset, jotka nykyisin yleisesti katetaan yhteiskunnan varoista. Yhteiskunnan varat ovat peräisin lähinnä veronmaksajilta ja yrityksiltä eivätkä niinkään liikennepalvelujen käyttäjiltä. "Käyttäjä maksaa" ja "saastuttaja maksaa" –periaatteisiin nojautuen

"liikenteen käyttäjien tulee maksaa niistä perusrakenteiden käytöstä, laadusta ja turvallisuudesta aiheutuvista kuljetuskustannusten komponenteista, jotka voidaan ilmoittaa määrällisesti" *kuten todetaan Euroopan parlamentin jäsenten Paolo Costan äskettäin laatimassa mietinnössä.*

Göteborgissa kokoontunut Eurooppa-neuvosto totesi, että "kestävällä liikennepolitiikalla olisi edistettävä sosiaalisten ja ympäristökustannusten huomioon ottamista kaikilta osin. Toimia tarvitaan, jotta liikennemäärät eivät nykyisessä määrin kasvaisi samaa tahtia talouskasvun kanssa. *Erityisesti on siirryttävä maantieliikenteestä raide- ja vesiliikenteeseen sekä julkiseen matkustajaliikenteeseen".* **Yhteisön toiminnalla on pyrittävä asteittain korvaamaan nykyiset liikennettä rasittavat verot ja maksut tehokkaammilla välineillä, joilla infrastruktuuri- ja ulkoiset kustannukset sisällytetään hintoihin.** *Tällaisia välineitä ovat yhtäältä infrastruktuurien käyttömaksut, joilla voidaan erityisen tehokkaasti säännellä ruuhkautumista ja vähentää muita ympäristöhaittoja, ja toisaalta polttoaineverotus, jotka vähentää hiilidioksidipäästöjen määrää. Tällaisten verotusta ja käyttömaksuja eriyttävien ja jakavien välineiden käyttöönottoa on koordinoitava siten, että toteutusvaiheet täydentävät toisiaan.*

Asteittain kohti infrastruktuurin käyttömaksuja

Infrastruktuurin käytön hinnoittelun pääperiaate on, **että käyttömaksulla on katettava sekä infrastruktuurin rakennuskustannukset että ulkoiset kustannukset, joita ovat onnettomuuksiin, epäpuhtauksiin, meluun ja ruuhkiin liittyvät kustannukset.** *Tämä periaate on sama kaikille liikennemuodoille, kaikille käyttäjäryhmille ja sekä yksityisille että kaupallisessa käytössä oleville ajoneuvoille.*

PÄÄTELMÄT: VALINTOJEN AIKA

On löydettävä riittävä rahoitus infrastruktuureihin, joiden avulla voidaan poistaa pullonkaulat sekä yhteydet yhteisön reuna-alueiden ja keskeisten alueiden välille. Uuden tasapainon luominen liikennemuotojen välille edellyttää, että Euroopan laajuinen verkko saadaan toteutettua. Tämän vuoksi ulkoisten kustannusten, erityisesti ympäristökustannusten, sisällyttäminen kaikilta käyttäjiltä perittäviin infrastruktuurimaksuihin on hyvin tärkeää.

Budjetti- ja veropolitiikassa on Euroopan laajuisen verkon toteuttamisen lisäksi syytä kiinnittää huomiota siihen, miten ulkoiset kustannukset ja varsinkin ympäristökustannukset saadaan sisällytettyä hintoihin.

Reijo Paajanen antaa palaa

Karelia Lines´illä menee hyvin

"Anna palaa Paajanen. Jo riittää kyyristely edessä rouvan hirmuisen", tai jotain sinne päin lauletaan humoristisessa renkutuksessa. Karelia Lines´in perustaja ja toimitusjohtaja Reijo Paajanen on antanut palaa, mutta tuskin on kyyristellyt tai nöyristellyt "hirmuisten rouvien" edessä. Ei yrittäjä nöyristelemällä parjaa.

Karelia Lines on Paajasen luomus. Yritys harjoittaa sisävesiliikennettä: Saksassa rakennetulla Carelialla Saimaan kanavan kautta Viipuriin ja ranskalaiskaunottarella Camillalla eteläisellä Saimaalla. Camillaa Paajanen kehaisee parhaaksi laivaksi, mitä Suomen sisävesillä liikkuu.

- Ei ole toista niin käytännöllistä laivaa kuin se. Ja parempaa keittiötä et laivoista löydä, hän vakuuttaa.

Valokuvista voi päätellä, että Camilla on Paajasen kehujen väärti.

Sisävesiliikenteellä lyhyt sesonkiaika

Sisävesiliikenteen ongelmana on se, että liikennöintiaika on tavattoman lyhyt: kesäkuun alusta elokuun puoliväliin. Paajasen mukaan asiaa auttaisi jo se, että koulujen alkamisaika siirrettäisiin syyskuun alkuun. Silloin liikennöintiä voitaisiin jatkaa reilulla parilla viikolla. Ja se merkitsisi paljon sesonkibisneksessä.

Puhutaan paljon sisävesiemme talvimatkailuliikenteen avaamisesta ja kehittämisestä. Mutta tähän Paajanen ei usko. Hänen mukaansa se ei vielä sytytä edes eksoottisuudellaankaan.

- Ja investoinnit olisivat niin suuret, etten usko että no poikisivat mitään.

Mutta kukaan ei ole vielä kokeillut vielä jään, jäänmurtajien ja talvisen jään tarjoamia poikkeuksellisia matkailijamahdollisuuksia. Ei niitä löydy juuri muualta kuin Järvi - Suomesta. Uskaltaisiko Reijo Paajanen ryhtyä pioneeriksi ?

Paajanen sanoo, että Itä-Suomea ja sen mahdollisuuksia ei tunneta riittävästi ulkomailla.

- Ei tänne tahdo saada ulkomaalaisia matkailijoita. He eivät kerta kaikkiaan tunne Suomen upeita järvimaisemia ja niiden tarjoamia matkailunautintoja. Ulkomaalaiset piipahtavat Helsingissä ja Lapissa. Niistä kumpikin on osannut markkinoida itseään. Mutta kauneinta osaa Suomea, Saimaan vesistöä ja Itä-Suomea ei ole osattu vielä markkinoida niin kuin pitäisi.

Ja totta Paajanen puhuu. Suomessa ei ole tajuttu vieläkään Järvi-Suomen tarjoamia maisemallisia ja matkailullisia rikkauksia, vaikka niistä puhuivat jo 1800 -luvulla Elias Lönnrot, Sakari Topelius, I. K. Inha ja monet suuret maalarimme. Itä-Suomi on nähty eräänlaisena periferiana, saamattomien ihmisten "Putkinotkona".

Reijo Paajanen uskoo kuitenkin alueen kehittymiseen ja mahdollisuuksiin. Itäraja on lähellä. Se kiinnostaa matkailijoita. Venäjä on monille vielä mysteeri. Viipuri ja Pietari ovat lähellä. Kummankin vetovoima lisääntyy. Venäjä satsaa erityisesti entisen pääkaupunkinsa Pietarin kaunistamiseen ja kehittämiseen. Tärkeätä olisi saada liikennettä Venäjältä myös Suomeen päin. Samaa reittiähän kuljetaan päinvastaiseenkin suuntaan.

Viipurin liikenteessä on ollut koko ajan kasvua. Viime vuonna oli 34 000 matkaajaa. Heistä ulkomaalaisia oli noin 30 prosenttia. Saimaan kanavaliikenteellä on Paajasen mielestä mahdollisuuksia yhä kehittyä.

Ei tukia

Suomessa ei tueta sisävesiliikennettä.

- Tukea ei tule valtiolta, ei maakuntaliitoilta eikä TE - keskuksilta. Monille muille elinkeinoille ne kyllä antavat tukea ja tarjoavat mahdollisuuksia. Mutta matkailu tuntuu olevan niille tabu.

Kuitenkin maailman mitassakin matkailua pidetään nopeimmin kehittyvänä elinkeinona. Siihen vaikuttavat ihmisten tulojen ja vapaa-ajan lisääntyminen. Paajanen näkisikin mielellään, että matkailu koettaisiin kokonaisvaltaisena yritystoimintana, joka tuo maahan vaurautta, innostusta ja uskoa ns. taantuville maakunnille ja kunnille.

Uskoa on

Paajanen on monessa liemessä keitetty. Hän on lähtenyt liikkeelle piccolopojasta, uskaltanut ottaa riskejä, kokeillut monia mahdollisuuksia Viipurin pyöreää tornia myöten, mutta siinä hän ymmärsi lopettaa ajoissa.

- Se olisi upottanut koko silloisen yritysryppääni, sanoo Paajanen nyt.

Karelia Lines on Paajasen "työnantaja", vaikka hän omistaakin sen. Laivat ovat Lappeenrannan kaupungin, jolta Karelia Lines on ne vuokrannut. Mutta Paajanen on myös urheilumies: SaiPan pitkäaikaisena puheenjohtajana hän on nostanut seuran "kuiville". Golf kuuluu myös mikkeliläissyntyisen pojan harrastuksiin.

Kyllä Paajasen päässä pyörii paljon ideoita. Enimmin ne koskee matkailuelinkeinoa.

- Se työllistää, se antaa uskoa tulevaisuuteen. Tätä me Suomessa tarvitsemme. Ei ole oikein, että annamme työkykyisten ja -haluisten ihmisten vaeltaa ilman päämäärää.

Keskimääräisiä ulkoisia kustannuksia, Marco Polo -direktiiviesitys

€/1000 tkm

Cost element	Road	Rail	Inland waterway	Short sea shipping
Accident	5.44	1.46	0	0
Noise	2.138	3.45	0	0
Pollutants	7.85	3.8	3.0	2.0
Climate Costs	0.79	0.5	Negligible	Negligible
Infrastructure	2.45	2.9	1.0	Less than 1.0
Congestion	5.45	0.235	Negligible	Negligible
Total	**24.12**	**12.35**	**Maximum 5.0**	**Maximum 4.0**
Cost difference to road		11.8 EUR	Ca. 19 EUR	Ca. 20 EUR
External cost savings by shifting 1000 tkm from road				
		11.8 EUR	19 EUR	20 EUR
1 € cost saving generated by transferring freight from road				
		85 tkm	52 tkm	50 tkm

VESITIET KESÄKUU 2002

Julkaisija:
Suomen Vesitieyhdistys ry.
Päätoimittaja:
Antero Pulkkanen
Puhelin: 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

M / S Saxaren toimitettiin varustamolle vuonna 1999 ja se on yksi Waxholmsbolagetin uusimmista erikoisrakenteista saaristoaluksista.

WAXHOLMSBOLAGET

Perinteistään ylpeä ja aikaansa seuraava

Tukholmaa voidaan oikeutetusti kutsua kaupungiksi vetten päällä. Vesi on avain kaupungin ainutlaatuiseen kauneuteen, antaahan vesi kaupungille sen ulottuvuudet, muodon ja persoonallisuuden. Mutta samalla kaupunki on aina ollut olennainen osa saaristoa. Jo Tukholmaa perustettaessa vesitie oli helpoin ja nopein kulkuyhteys paikasta toiseen. Vesiliikenteestä tulikin Tukholman kasvun ja kehityksen edellytys.

Valtaosa 1900-luvusta on ollut huiman teknisen kehityksen aikaa. Tämä on korostunut erityisesti viime vuosina Tukholman jatkaessa kasvuaan yli äyräidensä. Vuosittainen väestönkasvu Tukholman alueella on 15 000 – 20 000 henkilöä. Kehittyäkseen ja kukoistaakseen nyt ja tulevaisuudessa Tukholma tarvitsee ennen kaikkea toimivan infrastruktuurin, jossa nopeat ja sujuvat liikenneyhteydet ovat avainasemassa.

Koko valtavan liikenneorganisaation toiminnasta vastaa Tukholman läänin maapäivähallinto (Stockholms läns landsting). Keskeinen osa toimintaa ovat kaupungin satama- ja saaristoliikenne. Waxholms Ångfartygs Aktiebolag eli "Waxholmsbolaget", jolla nimellä kaupunkilaiset usean sukupolven ajalta yrityksen tuntevat, hoitaa merkittävän osan matkustaja- ja tavaraliikenteestä kaupungin vesialueilla ja koko Tukholman saaristossa. Tukholmalaisille valkeat saaristoalukset ovat erottamaton osa kaupunkikuvaa.

Waxholms Ångfartygs Aktiebolag perustettiin Tukholmassa vuonna 1869. Saaristoliikenne kasvoi voimakkaasti koko 1800-luvun jälkipuoliskon. Aina vuoteen 1913 saakka liikenne keskittyi ennen kaikkea sisäsaaristoon Tukholman ja Vaxholmin väliselle reitille, mutta yrityksen johdon vaihtuessa samana vuonna varustamon toiminta alkoi kasvaa räjähdysmäisesti. Waxholmsbolaget hankki omistukseensa useita pieniä ja isompiakin kilpailijoitaan, jotka liikennöivät Tukholman saaristossa pohjoisena rajanaan Öregrund ja eteläisenä Utö. Yrityskauppojen myötä varustamon aluskanta kasvoi saavuttaen huippunsa 1930-luvulla.

Vuonna 1964 Tukholman kehitys oli saavuttanut sellaisen tason, että viranomaiset ryhtyivät vaatimaan saaristoliikenteen sulauttamista osaksi läänin keskitettyä liikennepolitiikkaa. Laivaliikenteestä suunniteltiin joukkoliikenteen osaa ja Vaxholmin kaupunki sai vastuulleen suuren osan saaristoliikenteestä. Samaan aikaan julkinen mielipide heräsi vaatimaan viimeisten höyrylaivojen pelastamista.

Vaxholmin kaupunki ei saanut liikennettä toimimaan odotusten mukaisesti ja vuonna 1967 Tukholman läänin maapäivähallinto siirsi saaristoliikenteen hallintaansa. Waxholmsbolagetin organisaatiota uudistettiin ja samalla käynnistettiin yhteistyö Stockholms Lokaltrafikin (SL) ja muun joukkoliikenteen kanssa. Yhteistyön tavoitteena oli toiminnan laadun parantaminen.

Viimeksi kuluneiden 10 vuoden aikana joukko uusia saaristoaluksia on nähnyt päivänvalon. Kuusi uutta kevytmetallialusta eli "V-alusta" ovat tehostaneet ja nopeuttaneet liikennöintiä. Talviliikenteen jatkuva kasvu on herättänyt suunnitelmat uuden talviliikennöintiin soveltuvan aluskannan hankkimisesta. Vanhat höyrylaivat ovat lunastaneet paikkansa yrityksen aarteina ja ilahduttavat olemassaolollaan kesän turistiliikennettä. Vielä tänäkin päivänä Waxholmsbolaget mahdollistaa toiminnallaan sen, että ainutlaatuisen kaunista saaristomaisemaamme voidaan kutsua eläväksi saaristoksi sanan todellisessa merkityksessä.

Saaristoliikenne on elävän saariston kulmakivi

Waxholmsbolaget on Landstingshuset i Stockholm AB:n tytäryhtiö ja sen kautta edelleen Tukholman läänin maapäivähallinnon omistuksessa. Varustamon tärkein tehtävä on tilaajayhtiön ominaisuudessa vastata hankinnoista, liikennesuunnittelusta, liikennetiedotuksesta, matkalipuista ja -korteista, neuvonnasta, markkinoinnista ja muusta asiakaspalvelusta. Näiden tehtävien lisäksi Waxholmsbolaget vastaa oman aluskantansa ylläpidosta ja uudistamisesta pitkällä aikavälillä. Lyhyesti sanottuna Waxholmsbolagetilla on varustamon vastuu maapäivähallinnon tukeman vesiliikenteen toiminnasta Tukholman saaristossa.

Yhtiö teki 2. toukokuuta 2001 palvelusopimuksen B&N Hornet AB:n omistaman Stockholms Sjötrafik AB:n kanssa, joka vastaa pääosin henkilöstöasioista ja liikennöinnistä. Toiminnan ulkoistaminen kyseisen sopimuksen myötä auttaa turvaamaan pätevän miehistön saannin ja parantaa mahdollisuuksia miehistön kehittämiseen. Liikennöitsijöinä toimii myös muutamia yksityisiä yrittäjiä omilla aluksillaan.

Kertaakaan aikaisemmin varustamon historiassa liikennöinti ei ole ollut yhtä laajamittaista kuin nyt. Toimintaa on viime vuosina kehitetty voimakkaasti, jotta vaatimukset ja suunnitelmat ympäri vuoden elävästä saaristosta toteutuisivat myös käytännössä. Yhdessä maapäivähallinnon, lääninhallinnon ja saaristokuntien kanssa on luotu lähtökohdat saariston suotuisalle kehitykselle. Työ on kantanut hedelmää, mistä on osoituksena saariston vakituisen asutuksen lisääntyminen vuosi vuodelta. Kasvu on suhteellisen hidasta, mutta jos kaikki saaret lasketaan mukaan, väkiluku on enemmän kuin kaksinkertaistunut 1960-luvulta.

Maanviljelys ja kalastus olivat aikaisemmin saariston tärkeimmät tulonlähteet. Nykyisin perinteiset ammatit ovat kadonneet lähes tyystin ja saariston elinkeinorakenne on muuttunut perusteellisesti. Viime vuosina saaristoon on syntynyt aivan uusia työmahdollisuuksia. Turismi on kasvattanut näistä osuuttaan eniten. Entistä useampi hotelli, ravintola ja retkeilymaja toimii nykyisin ympäri vuoden. Tämän tuloksena on syntynyt nk. kiänteistä työmatkaliikennettä, jossa "manterelaiset" kulkevat saaristoon töihin ja takaisin. Työmatkaliikennettä on edelleen myös toiseen suuntaan, ennen kaikkea Vaxholmin lähisaarilta ja Runmarösta.

Etätyön yleistyminen on osaltaan lisännyt muuttoliikettä saaristoon. Suurkaupungin kasvaessa yhä useampi ihminen etsii saaristosta parempaa elämänlaatua.

Saaristossa on tällä hetkellä noin 13000 vakituista asukasta, joista suurin osa asuu silta- tai lauttayhteyden päässä olevilla saarilla. Asukasluku kasvaa kuitenkin myös saarilla, joille on ainoastaan laivayhteys: näillä saarilla vakituisia asukkaita on yhteensä 2700. Syys- ja talviliikenteen lisääntyessä entistä useammalla on mahdollisuus kesähuvilansa ympärivuotiseen käyttöön.

Waxholmsbolaget liikennöi lähes koko Tukholman saariston laajuudelta Arholmasta Landsortiin. Alue on 200 kilometriä pitkä ja 50 kilometriä leveä ja siihen kuuluu noin 30000 saarta. Jotta vuorotiheys olisi riittävä vuoden ympäri, liikennöintireittejä on yhteensä 33 ja niiden yhteenlaskettu pituus on 1379 kilometriä, mikä vastaa merenkulkutermeissä 747,7 meripeninkulmaa. Kesällä liikenteen ollessa vilkkaimmillaan laivat poikkeavat 270 laiturissa ja talviaikaan 145 laiturissa. Pisin reitti on kestoltaan noin 4,5 tuntia ja sen varrella on 45 laituria. Waxholmsbolaget liikennöi kaiken kaikkiaan 130 saarelle.

Waxholmsbolagetin saaristoalukset kuljettavat vuosittain noin 1,5 miljoonaa matkustajaa. Koska matkustajien määrä vaihtelee huomattavasti eri vuodenaikoina, varustamo julkaisee joka vuosi uudet aikataulut vuodenaikojen vaihtuessa. Aikataulut on jaettu maantieteellisesti kolmeen osaan: pohjoinen, keskinen ja eteläinen saaristo. Kesäkaudella myynnissä on lisäksi erityisesti nuorison ja lapsiperheiden lomallaan suosima "matkapassi", joka mahdollistaa rajattoman matkailun saaristossa. Waxholmsbolaget julkaisee vuosittain myös monipuolisen tietopaketin saaristosta ja sen nähtävyyksistä.

Liikenteen laadun ja kapasiteetin kehittämiseksi yhteistyö yksityisten yrittäjien kanssa on vilkasta. Tavoitteena on yhdistää riittävä vuorotiheys ja tarkoituksenmukainen reittiverkosto. Kesäaikana liikenteessä on noin 50 alusta. Juhannuksen aikaan liikenteen ollessa vilkkaimmillaan aluksia liikennöi lähes 60.

Kesäliikenteen tukipilareita ovat nykyaikaiset ja nopeat alukset "Värmdö", "Vånö", "Väddö", "Viberö", "Vaxö" ja "Saxaren". Varustamon todellisia helmiä taas ovat historialliset "Norrskär", "Storskär" ja "Västan".

M / S Vindöga on yksi Waxholmsbolagetin talvialuksista, jotka pitävät saariston laivaväylät avoinna liikenteelle, tässä Sandhamnin edustalla.

Niillä on vankkumaton kannattajakuntansa, joka haluaa laivamatkallaan aistia tuulahduksen historiaa.

Kun kiihkein kesä- ja syyskausi ovat hiljentyneet ja talviliikennöinti alkaa, saaristoliikenteeseen jää 13 alusta. Vahvat ja luotettavat työhevoset "Tynningö", "Ramsö", "Skarpö", "Vindöga", "Solöga", "Waxholm I" ja "Waxholm II" pitävät huolen siitä, että laivaväylät pysyvät avoimina myös talven kylminä kuukausina.

Mikäli saarelle ei ole säännöllistä reittiliikennettä, vakituiset asukkaat voivat keväisin ja syksyisin turvautua hyvin toimivaan täydennysliikenteeseen. Puhelinsoitolla asukas saa edestakaisen matkan kerran viikossa. Talvella täydennysliikenteessä käytetään myös helikoptereita.

Laiva on lastattu päivittäistavaroilla

Saariston kehittyessä myös vaatimukset toimivasta rahtiliikenteestä saarille kasvavat. Waxholmsbolaget yhdistää matkustaja- ja tavaraliikenteen liikennöimällä saaristossa ympäri vuoden aluksilla, joiden varusteisiin kuuluu nosturi ja kylmäsäilytystila.

Touko- ja syyskuun välisenä aikana tavaraliikenteen määrän ollessa huipussaan tavarakuljetuksista huolehtii kolme yksityistä varustamoa. Varustamot liikennöivät aluksillaan Stavnäsin talvisatamasta ja Dalaröstä kolmea tavarankuljetusreittiä keskiseen ja eteläiseen saaristoon, jonka rajana pohjoisessa on Husarö ja etelässä Utö. Tavarakuljetusten määrän kasvu viime vuosina heijastaa selvästi yleistä kehitystä. Liikenne on yksinkertaisesti elinehto koko saaristolle.

Djurgårdsfärjan on osa kaupunkikuvaa

Eläintarhan lautta (Djurgårdsfärjan) joka liikennöi Slussenilta Djurgårdenin Allmänna grändiin, on tukholmalaisille yhtä olennainen osa kaupunkikuvaa kuin valkeat saaristoalukset. Höyrypursiliikenne mullisti liikkumisen Tukholman vesillä 1850-luvulla ja liikennemäärät kasvoivat vuosi vuodelta. Vuonna 1863 perustettiin Stockholms Ångslupsaktiebolag (SÅA), josta kehittyi nopeasti yksi suurimmista ja tärkeimmistä höyrypursivarustamoista. 1880-luvulla SÅA:lla oli peräti 54 höyrypurtta ja höyrylaivaa, jotka liikennöivät 20 eri reitillä. Eläintarhan lautat edustavat vanhaa satamaliikennettä perinteisimmillään ja niiden suosio kaupunkilaisten keskuudessa on ollut vuosikymmenestä toiseen vankkumaton. Vuonna 1970 SÅA:sta tuli viimein osa maapäivähallinnon alaista liikennejärjestelmää ja sen myötä uusi ja merkittävä osa Waxholmsbolagetia. Samalla Tukholman joukkoliikenne sai täydennystä.

Viime vuosina satamaliikenne on lisääntynyt, kun kuusi Eläintarhan lauttaa on ulottanut liikennöintinsä entistä useammalle laiturille. Toiminnan perustan muodostaa kuitenkin edelleen Slussenin ja Allmänna grändin välinen liikenne. Eläintarhan lautat kuljettavat vuosittain noin 2,4 miljoonaa matkustajaa. Suurin osa matkoista tehdään luonnollisesti kesäaikaan ja heinäkuu on liikenteellisesti vilkkain kuukausi. Myös talviliikenne on hienoisessa kasvussa, sillä moni työmatkalainen haluaa kulkea Djurgårdenin ja Slussenin välin rentouttavasta laivakyydistä nauttien. Slussenin, Allmänna grändin ja Nybroplanin terminaaleissa on nykyaikaiset ajoluiskat, joita myöten liikuntaesteiset pääsevät helposti laivaan.

S / S Storskär on rakennettu vuonna 1908, ja se on yksi Tukholman saaristossa kesäisin liikennöivistä kauniista höyrylaivoista.

Varustamon ympäristöperiaatteissa korostuu tulevaisuuden liikenne

Taatakseen matkustaja- ja tavaraliikenteen korkean laadun Waxholmsbolaget on viime vuosina panostanut vahvasti laatu-, ympäristö- ja vuorostandardien kehittämiseen. Tukholman läänin maapäivähallinnon ympäristöpoliittinen ohjelma lähtökohtanaan Waxholmsbolaget on tietoisesti sisällyttänyt toimintaansa ympäristöperiaatteita, joita se myös noudattaa.

Varustamon keskeisenä toimintaperiaatteena on edistää yhteiskunnan kestävää kehitystä ja turvata viihtyisä elinympäristö nykyiselle ja tuleville sukupolville. Se on ympäristöperiaatteissaan vahvistanut pyrkivänsä jatkuvasti parantamaan omaa ympäristötyötään ja noudattamaan luonnollisesti voimassaolevaa ympäristölainsäädäntöä. Yhteistyöyrityksiin sovelletaan samoja ympäristöperiaatteita kuin yrityksen sisällä.

Liikennöinnin lähtökohtana on, että herkkä saaristoluonto rantoineen säästyisi mahdollisuuksien mukaan haittavaikutuksilta. Tähän tavoitteeseen päästäkseen yhtiö ehkäisee saasteiden leviämistä ja vähentää jätteiden määrää ja polttoaineen kulutusta liikenteessä. Jotta ympäristöperiaatteet voisivat toteutua käytännössä, koko henkilökunta koulutetaan perusteellisesti. Ympäristötyöllä on keskeinen osa varustamon suunnittelussa ja voimavarojen käytössä.

Tavoitteena on olla mukana kehittämässä uutta ympäristötekniikkaa koko merenkulkuelinkeinon käyttöön.

Tervetuloa Tukholman saaristoon syyskuussa 2003.

Jan Olov Sundström
Hallituksen puheenjohtaja

Juhan Grünfeldt
Toimitusjohtaja

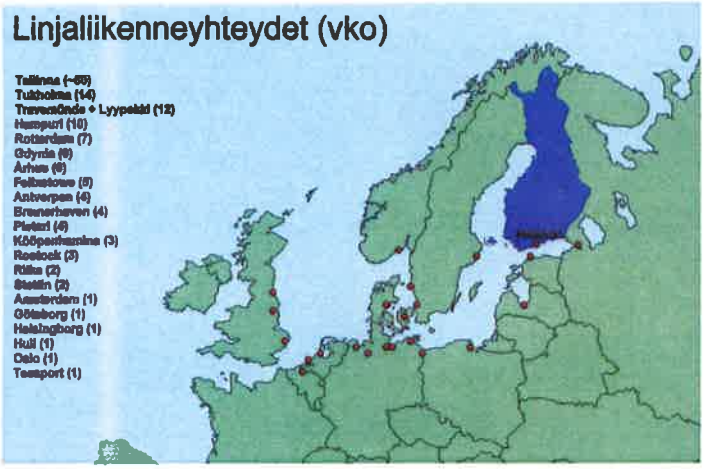
WAXHOLMSBOLAGET
www.waxholmsbolaget.se

Suunnittelupäällikkö Antti Mäkinen
Helsingin Satama

Helsingin Vuosaareen vireä satamakeskus

Helsingin satama on valtakunnallisesti tärkeä

Suomi on voimakkaasti ulkomaankaupasta riippuvainen maa. Helsingin tavarasatamien kautta kulkee noin 30 % Suomen ulkomaankaupasta. Helsingin seutu on Suomen tärkein talousalue. Suomen kansantalouden kannalta on tärkeää, että Helsingistä on nopeat yhteydet Keski-Eurooppaan. Tällä hetkellä Helsingistä on tiheämpi vuoroväli Manner-Eurooppaan kuin Suomen muista satamista.



Viikottaiset linjaliikenneyhteydet Helsingin satamasta.

Vuosaareen uusi tavarasatama

Helsinki on aina ollut satamakaupunki. Satama on tärkeä osa Helsingin elinkeinotoimintaa ja kaupunkikuvaa.

Tavarasatamat sijaitsevat nykyisin epätarkoituksenmukaisesti kantakaupungin välittömässä läheisyydessä Länsisatamassa ja Sompasaaressa. Helsingin kaupungin tarkoitus on keskittää tavarasatamatoiminnot Vuosaareen entiselle telakka-alueelle rakennettavaan satamaan. Matkustajasatamat pysyvät nykyisillä paikoillaan Eteläsatamassa ja Länsisatamassa.

Vuosaaren sataman ensimmäinen vaihe vastaa kapasiteetiltaan nykyisiä tavarasatamia. Täyteen laajuuteensa rakennettuna Vuosaaren sataman kapasiteetti on 12 milj. tonnia vuodessa. Vuosaari on niinenomaan kappaletavarasatama. Jonkin verran Vuosaareen tulee myös matkustajaliikennettä. Rahtilaivoissa kulkee nykyisin lähes 100 000 matkustajaa vuodessa ja tämäntyyppisten laivojen määrä on kasvussa.

Vuosaari on ihanteellinen sijoituspaikka tavarasatamalle. Satamasta voidaan johtaa suora maantieyhteys Kehä III:lle ja rautatieyhteys pääradalle. Satama kytkeytyy Kehä III:n ja pääradan varrella olevaan logistiikka-alueeseen, johon liittyy myös Helsinki-Vantaan lentokenttä ympäristöineen.

Satamat ovat talouselämän kannalta tärkeitä solmukohtia, joiden sijainnin ja liikenneyhteyksien sekä teknisen varustuksen on oltava muihin satamiin ei ole kansantalouden kehittymisen kannalta edullista. Suomen satamaverkosto on korkeatasoinen ja tiheä. Se tarjoaa omalta osaltaan mahdollisuuden elinkeinotoiminnan kehittymiseen kaikkialla Suomessa. Helsingin satamaan ei pyritä siirtämään liikennettä muista satamista, vaan tarjoamaan laadukkaat ja joustavat satamapalvelut kasvavalle pääkaupunkiseudulle. Helsingin seudun asukasmäärä ja merkitys Suomen talouselämässä kasvavat jatkuvasti.

Liikenne- ja viestintäministeriön toimesta laadittu sataman yhteiskuntatalou-dellinen laskelma osoittaa Vuosaaren satamahankkeen hyvin kannattavaksi.

Uudet järjestelyt antavat myös mahdollisuuden siirtää nykyistä suuremman osuuden tavarakuljetuksista juniin kuljetusten kannalta tarkoituksenmukaisia ja taloudellisia. Helsingin satamaan luontaisesti ohjautuvien kuljetusten ohjaaminen väkisin kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti.

Vuosaaren kaupunkirakenne

Vuosaareen monipuolinen ja vireä satamakeskus

Vuosaaren sataman yhteyteen rakennetaan yritysalue, johon tulee ennen kaikkea satamaan liittyviä ja tukeutuvia varasto-, terminaali- ja toimistotiloja. Satamaan ja yritysalueelle eli Vuosaaren satamakeskukseen tulee yhteensä yli puoli miljoonaa kerrosneliömetriä toimitiloja ja yhteensä vähintään 4 000 työpaikkaa.

Vuosaari on Helsingin suurin ja voimakkaimmin kasvava kaupunginosa, jossa on tällä hetkellä lähes 30 000 asukasta. Asukkaiden määrä kohoaa lähivuosina lähes 40 000:een. Satamakeskus kytkeytyy luontevasti kaupunkirakenteeseen. Sataman ja sen ympäristön työpaikat tukeutuvat Vuosaaren keskustan palveluihin ja joukkoliikenteeseen. Satamakeskus ei aiheuta häiriötä Vuosaaren asutukselle, koska satamakeskuksen ja asutuksen välissä on laaja vihervyöhyke ja satamakeskuksen raskas liikenne ohjataan pääosin tunneleissa suoraan pääväylille.

Vuosaaren satamalla hyvät kehittämisedellytykset

Vuosaaren satama sisältää hyvät kehittämisedellytykset pitkälle tulevaisuuteen, vaikka satamaa varten kaavoitettua aluetta ei voidakaan tulevaisuudessa enää laajentaa.

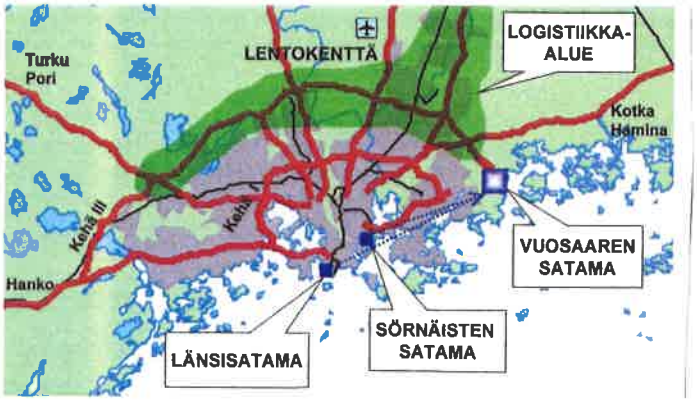
Satamalle asemakaavassa varattu alue on laajuudeltaan suurin piirtein samansuuruinen kuin Länsisataman ja Sörnäisten sataman yhteenlaskettu pinta-ala. Sataman kapasiteetin kannalta oleellista on kuitenkin myös laivapaikkojen määrä, joka Vuosaaren myötä lisääntyy nykyisiin satamiin verrattuna. Satamatoimintojen keskittäminen ja siirtäminen Vuosaareen tehostaa maankäyttöä ja parantaa sataman toimintaedellytyksiä huomattavasti.

Terminaali- ja oheistoimintojen suhteen Vuosaaressa on resursseja myös viereisellä yritysalueella, jossa on asemakaavan mukaan yhteensä 190 000 k-m2 satamaan liittyvää yritystoimintaa varten. Varsinaisella satama-alueella rakennusoikeutta on 250 000 k-m2. Edellä mainittujen lisäksi yritysalueella on lisäksi yli 200 000 k-m2 rakennusoikeutta uusien toimisto-, varasto- ja pienteollisuustilojen toteuttamista varten.

Satamakeskukseen huoliteltu ympäristö

Helsingin Satama vastaa Vuosaaren sataman suunnittelusta ja rakentamisesta. Helsingin Sataman ja myös alueelle tulevien yritysten kannalta on tärkeää, että Vuosaaren satama ja yritysalue toteutetaan riittävän laadukkaasti ja huolitellusti. Erityistä huomiota on kiinnitettävä siihen, että satamakeskus saadaan liitettyä ympäröiviin luontoalueisiin hienovaraisesti luontoa kunnioittaen.

Satamakeskuksen toiminnallisen ja kaupunkikuvallisen profiilin terävöittämiseksi Helsingin Satama tilasi Arkkitehtityöhuone Artto



Länsisataman ja Sörnäisten tavarasatamat siirretään Vuosaareen

Vuosaaren satama ja yritysalue

Palo Rossi Tikka Oy:ltä ideoita satamakeskuksen kehittämiseen. Tavoitteena oli kehittää satamakeskuksesta toiminnallisesti ja visuaalisesti mielenkiintoinen osa merellistä Helsinkiä. Työssä pyrittiin löytämään alueelle toiminnallisesti monipuolinen ja jäsennetty rakenne ja visuaalisesti persoonallinen ja korkeatasoinen ilme. Suunnittelun tavoitteena oli myös kohottaa Vuosaaren ja koko itäisen Helsingin arvostusta asuin- ja työpaikka-alueena.

Vaikka varsinainen satamaalue onkin yleisöltä suljettu alue, satamakeskuksesta voisi tulla kohde, johon tavalliset ihmiset voivat mennä katsomaan satamaa ja kokemaan kuinka Suomen kansantalouden kannalta elintärkeä kauppamerenkulku hoidetaan. Satamakeskuksessa olisi hyvä olla lisäksi jokin erityinen toiminto, joka jo itsessään vetäisi ihmisiä paikalle.

Liittyminen luontoon

Satamatie tunnelissa

Terminaali- ja varastoaluetta

Vuosaaren satamaan sujuvat ja ympäristöystävälliset *lii*-kenneyhteydet

Satamatie rakennetaan Itäväylältä Kehä III:n jatkeena suoraan satamaan. Tie kulkee pääosan matkaa tunnelissa, jonka pituus on 1,6 km. Tie on kaksiajoratainen. Kumpikin ajorata sijoitetaan omaan tunneliinsa. Ratkaisu on liikenneturvallisuuden kannalta erinomainen. Mikäli onnettomuus tapahtuu, toista tunnelia voidaan käyttää pelastustienä. Kehä III levennetään kaksiajorataiseksi Porvoon moottoritien ja Itäväylän välillä. Satamatien ja Itäväylän liittymä toteutetaan jo ensimmäisessä vaiheessa eritasoliittymänä.

Rekka-alue

Satamaradalla luodaan junayhteys Vuosaaren satamasta pääradalle. Liittyminen päärataan tapahtuu Keravan Saviolla. Radan kokonaispituus on 19 km, josta tunnelien osuus on yhteensä 14,1 km. Porvoonväylän kohdalta Saviolle tulee yhtenäinen 13,5 km pitkä tunneli, joka on paikoin jopa 60 m syvyydessä.

Savion ratatunnelin suunnittelussa turvallisuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota. Turvallisuuskysymykset tulevat myös jatkosuunnittelussa olemaan keskeisesti esillä. Asiantuntemusta haetaan myös ulkomailta. Tunnelirakentamiseen liittyvän kallioteknikan asiantuntemus on Suomessa korkea tasoista.

Vuosaaren satamaan rakennetaan kulkusyvyydeltään 11 m meriväylä, joka alkaa Helsingin majakalta. Väylä on lähes suora, 36 km matkalla aluksille tulee vain neljä linjausta. Luotsien ajamissa simulaatiokokeissa väylä on todettu turvalliseksi ja helposti navigoitavaksi. Väylä on kaksisuuntainen lukuunottamatta noin viiden kilometrin osuutta, jonka puoliväliin tulee ankkurointialue kohtaamispaikaksi.

Yrityspuisto

Vuosaaren satamahanke valmisteltu perusteellisesti

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi Vuosaaren sataman perustamissuunnitelman vuonna 1996. Varsinainen rakentamispäätös päätettiin kuitenkin tehdä vasta sen jälkeen, kun hankkeen päätösprosessi on edennyt riittävän pitkälle. Nyt rakentamispäätöstä odotetaan ensi syksynä.

Vuosaaren satamahankkeen monivaiheinen käsittelyprosessi huipentui tammikuussa 2002, jolloin ympäristöministeriö vahvisti satamahankkeeseen liittyvän seutukaavan ja asemakaavan. Päätösten yhteydessä ympäristöministeriö totesi, ettei Vuosaaren satamahankkeesta aiheudu merkittävää haittaa Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet – Natura 2000 – alueelle. Satamarata joudutaan viemään sillalla Natura-alueeseen kuuluvan Porvarinlahden yli. Muilta osin satamahankkeella ei ole vaikutusta Natura-alueisiin.

Ennen vahvistuspäätösten tekemistä ympäristöministeriö pyysi satamahankkeesta lausunnot liikenne- ja viestintäministeriöltä ja sosiaali- ja terveysministeriöltä sekä Euroopan komissiolta. Liikenne- ja viestintäministeriö totesi lausunnossaan, että Vuosaaren satama on tärkeä valtakunnallinen hanke eikä riittävää vaihtoehtoista ratkaisua ole. Sosiaali- ja terveysministeriö totesi lausunnossaan, että Vuosaaren satamalla on erittäin merkittäviä suotuisia vaikutuksia ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen. Euroopan komissiosta ilmoitettiin 12.11.2001, ettei lausunto ole asiassa tarpeen, koska hanke ei todennäköisesti vaikuta alueen ensisijaisesti suojeltaviin luontotyyppeihin tai –lajeihin.

Ympäristöministeriön vahvistuspäätöksistä valitettiin Korkeimpaan hallinto-oikeuteen, joka ei ole vielä tehnyt asiassa päätöstä.

Valtio ja kaupunki ovat saavuttaneet alustavan yhteisymmärryksen siitä, että kaupunki maksaa puolet sataman liikenneyhteyksien eli satamatien, satamaradan ja meriväylän rakennuskustannuksista. Valtion maksuosuus rahoitetaan Helsingin Keski-Pasilan kaavoittamisesta saatavilla tuloilla. Tavarajunaliikenteen poistuminen vapauttaa Keski-Pasilasta valtion omistamia alueita toimitilojen ja asuntojen rakentamiseen. Liikenneyhteyksien rahoittaminen edellyttää vielä eduskunnan päätöstä.

Mikäli lopulliset päätökset tehdään kuluvan vuoden loppuun mennessä, sataman ja meriväylän rakentaminen aloitetaan vuonna 2003 ja maaliikenneyhteyksien rakentaminen vuonna 2004. Sataman toiminta käynnistyisi vuonna 2008.

Sataman ja liikenneyhteyksien rakentaminen vaativa rakennushanke

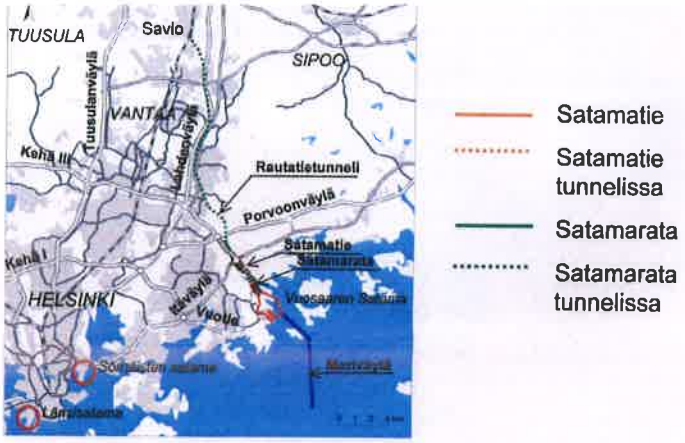
Valtion puolella liikenneyhteydet on tarkoitus toteuttaa yhtenä suurena hankkeena, jota varten Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja Merenkulkulaitos perustavat yhteisen projektiorganisaation. Hankkeen kustannusarvio on 205 M€.

Sataman rakentamisesta vastaa Helsingin Satama. Sataman ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on reilut 200 Milj. euroa.

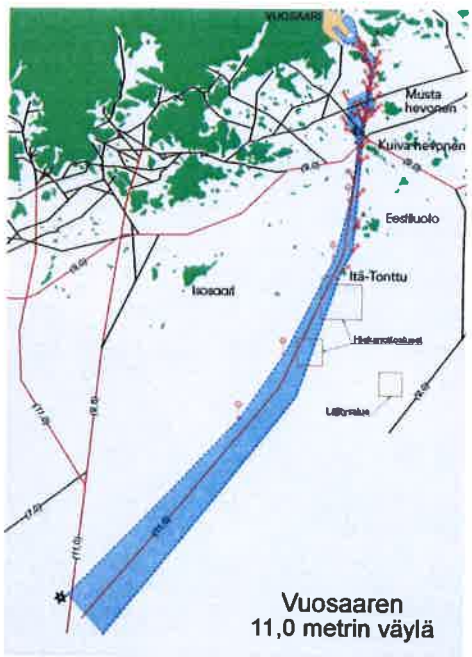
Sataman ja liikenneyhteyksien toteuttamisessa toimitaan valtion ja kaupungin kesken tiiviissä yhteistyössä. Erityisesti projekteja yhdistää maa- ja kalliomassojen käsittely. Kaikki louhittavat ja kaivettavat massat pyritään käyttämään sataman täyttöihin. Tässä pyritään myös ympäristön kannalta parhaaseen mahdolliseen lopputulokseen. Monissa muissakin asioissa projektien kesken pyritään löytämään synergiaetuja.

Valtion ja kaupungin kesken on oltu yhteistyössä jo maaliikenneyhteyksien suunnittelussa. Yhteistyö on toiminut erinomaisesti.

Vahvistaessaan seutukaavan ja asemakaavan ministeriö edellytti, että sataman luontovaikutuksia seurataan ja mahdollisia haittoja vähennetään. Satamahankkeen suunnittelussa tullaan kiinnittämään erityistä huomiota sataman ja Natura-alueen yhteensovittamiseen. Suunnittelu hoidetaan tältä osin ympäristöviranomaisten ja -asiantuntijoiden kanssa yhteistyössä.



Vuosaaren sataman maaliikenneyhteydet



Vuosaaren sataman meriväylä

Uusi ohjelma meri- ja sisävesiväylien kehittämiseksi

Uusi ohjelma meri- ja sisävesiväylien kehittämiseksi **yli-insinööri Anneli Tanttu, liikenne- ja viestintäministeriö**

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti elokuussa 2001 työryhmän, jonka tehtävänä oli laatia meri- ja sisävesiväylien pitkän tähtäimen kehittämisohjelma toteutus- ja rahoituspäätösten perustaksi. Tehtävään sisältyi rannikon ja sisävesien väylien, kanavien sekä satamien ja niiden maaliikenneyhteyksien tarkastelu. Mukaan otettiin myös mahdolliset matkailuun liittyvät hankkeet. Työryhmä sai työnsä päätökseen huhtikuussa 2002.

Nykytila

Työssä käytiin läpi nykyiset liikenne- ja kuljetusmäärät vesiteillä. Merenkulkulaitoksen ylläpitämien väylien pituuden lisäksi tarkasteltiin myös satamiin tulevien kauppamerenkulun väylien syvyyttä, satamien tavaraliikennemääriä tavaralajeittain sekä aluskäyntien määriä. Sisävesiväylien osalta tarkasteltiin alusliikenteen ja uiton määriä. Matkustajaliikenteessä tarkasteltiin sekä ulkomaan liikenteen että kotimaan liikenteen matkustajamääriä.

Väylänpito jakautuu ylläpitoon ja kehittämiseen. Ylläpitoon kuuluu jokapäiväistä liikennöitävyyttä, turvallisuutta sekä teknistä tasoa ylläpitävät toiminnat. Näitä ovat väylien hoito, kanavien käyttö, väylien kunnossapitoruoppaukset sekä turvalaitteiden huolto- ja kunnossapitotoimenpiteet. Kehittämishankkeet voidaan jakaa pieniin kehittämishankkeisiin, joiden toteutuksesta Merenkulkulaitos voi päättää itse sekä suuriin kehittämishankkeisiin, joiden toteutuksesta päätetään valtion talousarviossa.

Merenkulkulaitoksen varsinaisen väylänpidon menot ilman jäänmurtoa ja merenmittausta oli vuonna 2001 noin 36 milj. euroa, josta investointien osuus oli 12 %. Uusiin nimettyihin väyläinvestointeihin rahaa ei ole viime vuosina ollut käytettävissä. Rannikon kauppamerenkulun väylien ylläpidon menot vuonna 2001 olivat 16,6 milj. euroa ja rannikon muun vesiliikenteen väylien ylläpidon menot 3 milj. euroa. Sisävesiväylien ylläpidon sekä kanavien käytön menot olivat yhteensä 15 milj. euroa. Väylämaksuilla katetaan rannikon kauppamerenkulun väylänpidosta ja jäänmurrosta aiheutuvat kustannukset.

Kysely

Työn alussa tehtiin tarvekysely, joka suunnattiin satamille, varustamoille ja teollisuuslaitoksille sekä maakuntien liitoille. Tarvekyselyn tulosten perusteella työryhmä kävi tarkemmin läpi rannikon kauppamerenkulun osalta 17 hanke-ehdotusta ja sisävesien osalta kahdeksan. Sisävesien tarkastelluista hanke-ehdotuksista kuusi oli tavaraliikenteeseen ja kaksi matkailuun liittyviä.

Työryhmän kehittämisehdotukset

Meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelmaan sisältyy erilaisiin tarpeisiin tarkoitettuja ja erilaisella rahoituksella katettavia väyläinvestointeja sekä perusväylänpitoa. Tämän vuoksi työryhmä käsitteli myös kehittämisohjelmaa kolmeen erilaiseen osa-alueeseen jaettuna:

·rannikon kauppamerenkulun väylät (väylämaksulla katettava toiminta)
·sisävesien tavaraliikenteen väylät ja kanavat
·matkailuliikenteen väylät

Rannikon kauppamerenkulun väylät

Työryhmä tarkasteli meri- ja sisävesiväylien kehittämistä uudella tavalla. Kauppamerenkulun kehittämisinvestointeja arvioitaessa tarkasteltiin kehikkoa: tehdäänkö uusia investointeja vai esitetäänkö väylämaksualennuksia jaltai korotuksia. Väylämaksujärjestelmän tavoitteena on 100 %:n kustannusvastaavuus. Väylämaksujärjestelmän kustannuksista yli puolet aiheutuu jäänmurtotoiminnasta, jonka laajuus arvioitiin tässä yhteydessä muuttumattomaksi.

Jo tehtyjen väyläinvestointien poistojen väheneminen lähivuosina antaa väylästön pääomakustannusten osalta mahdollisuudet joko väylämaksun alentamiseen tai uusien väyläinvestointien tekemiseen. Työryhmä päätyi ehdottamaan uusia investointeja väylämaksutulojen puitteissa. Budjettiteknisesti uudet hankkeet lisäävät toteutusvuosinaan Merenkulkulaitoksen menoja, koska valtio rahoittaa hankkeet. Pitkällä aikavälillä valtion menot eivät kuitenkaan lisäänny, koska investointikustannukset peritään takaisin väylämaksussa.

Laskelmien perusteella seuraavalla nelivuotiskaudella väylämaksun puitteissa on mahdollisuus käyttää kauppamerenkulun väylien kunnossapitoon ja uusiin investointeihin yhteensä 58 milj. euroa.

Rannikon kauppamerenkulun väylien kehittämisehdotukset liikenne- ja viestintäministeriön määrärahojen puitteissa vuosina 2003-2006 ovat:

Olemassa olevien väylien kunto ja turvallisuus taataan ensisijaisesti. *Väylien syvyyksien palauttamiseen ja turvallisuuden parantamiseen esitetään 2 milj. euron lisäystä vuodessa. Nykyisin ylläpitoon käytetään noin 16 milj. euroa vuodessa.*

·Vuosina 2003-2006 toteutetaan kannattavuuslaskelmien mukaan tärkeimmät ***meriväylähankkeet****, jotka ovat* ***Vuosaaren, Naantalin, Raahen ja Haminan väylät.*** *Kannattavuuslaskelmien ja liikenteellisten tarpeiden perusteella vuoden 2006 jälkeen toteutettavia hankkeita olisivat Tornion, Porin, Uudenkaupungin, Rauman ja Loviisan väylät. Työryhmä totesi myös, että Tornion väylähanke voidaan aloittaa jo nelivuotiskaudella, jos tässä työssä alustavasti arvioidun rahoituksen tarkentuessa jää pelivaraa. Väylän palvelessa lähinnä vain yhtä tuotantolaitosta tulee olla riittävä varmuus tuotannon jatkumisesta.*

VÄYLÄHANKKEIDEN RAHOITUS-TARPEET			
VÄYLÄHANKKEET	*H/K*	*VALTION OSUUS MILJ. EUROA*	
		Vuodet 2003-2006	*Vuoden 2006 jälkeen*
Väylien kunnossapito ja turvallisuus		*8.0*	*4.0*
Nimetyt hankkeet:			
Vuosaari (11 m)	*2.4*	*8.4*	
Naantali (13,0 m->15,3 m)	*3.5*	*6.5*	
Raahe (8,0 m->10,0 m)	*3.4*	*30.0*	
Hamina (10,0 m->12,0 m)	*3.4*	*5.0*	
Tornio (8,0 m-> 9,0 m)	*1.9*		*11.0*
Uusikaupunki Kemira (10,0 m->12,0 m)	*2.0*		*10.0*
Pori Mäntyluoto (10,0 m->12,0 m)	*2.0*		*16.0*
Rauma (10,0 m->11,0 m)	*2.0*		*19.0*
Loviisa (8,5 m->9,5 m)	*1.9*		*3.3*
Yhteensä	*57.9*		*63.3*

Sisävesien tavaraliikenteen väylät ja kanavat

Työryhmä katsoi, että tässä vaiheessa ei ollut edellytyksiä ottaa kantaa hankkeisiin, jotka liittyvät meriyhteyteen Saimaan kanavan kautta. Asiaan palataan, kun uusi vuokrasopimus Venäjän kanssa on tehty. Esillä olleet sisävesiväylien kehittämisinvestoinnit eivät myöskään osoittautuneet vielä kannattavuustarkasteluissa toteuttamiskelpoisiksi.

Sisävesiväylien kehittämisehdotukset vuosina 2003-2006 ovat:

·Merenkulkulaitos ***jatkaa talviliikenneselvityksiä*** *ja selvitystä Viipurinlahden jäänmurron vastuukysymyksistä. Savonlinnan syväväylän siirrosta on perusteltua tehdä jatkotarkasteluja, kun Saimaan kanavan vuokrasopimusneuvottelut ovat edenneet riittävästi. Toimenpiteitä toteutetaan olemassa olevalla toimintamäärärahalla.*

Matkailuliikenteen väylät

Meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelmassa käsiteltiin ensimmäistä kertaa myös matkailuun liittyviä väylähankkeita. Matkailuhankkeita ja niiden rahoitustapoja tulisi työryhmän mielestä selvittää tarkemmin paikallisella tasolla sekä tarvittaessa yhteistyössä eri ministeriöiden kanssa. Myös EU:n erilaisten rahoitusjärjestelmien käyttömahdollisuudet tulee selvittää. Nyt esillä olleita matkailuun liittyviä hankkeita tulee edelleen selvittää.

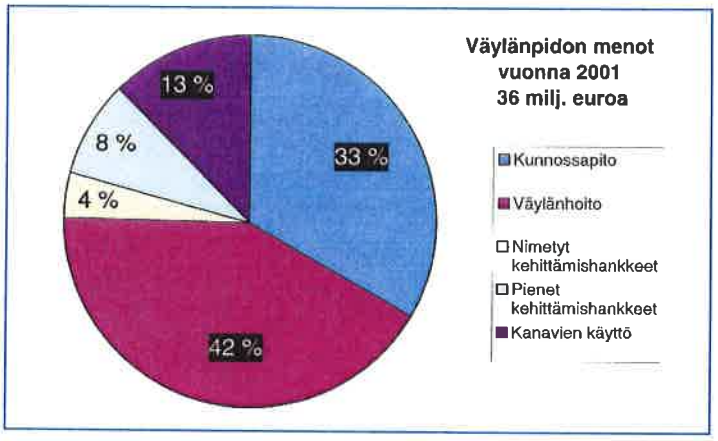
Matkailuliikenteen väylien kehittämisehdotukset vuosina 2003-2006 ovat:

·Merenkulkulaitos jatkaa alempiasteisten veneilyväylien kunnostusta yhteistyössä maakuntien liittojen kanssa. Savon kanava –hankkeeseen on maakuntaliitto alustavasti varannut EU-rahoitusta noin puolet hankkeen kokonaiskustannuksista. Jos hankkeen toteuttamiseen päädyttäisiin, kansallisesti rahoitettavaksi jäisi noin puolet hankkeen kustannuksista eli 15 milj. euroa. Savon kanava-hankkeen kansalliset kustannusvaikutukset ovat noin 15 milj. euroa vuosina 2004-2006, jos Savon kanava päätetään sisällyttää rakennerahastohankkeisiin. Hankkeen rahoitus edellyttää erillisiä neuvotteluja eri osapuolten kanssa.

Jatkotoimenpiteet

Kaikilla edellä esitetyillä osa-alueilla tapahtuu jatkuvasti sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat olennaisesti mm. hankkeitten kannattavuuteen. Työryhmä päätti tämän vuoksi laatia ehdotuksensa koskemaan pääasiassa seuraavaa hallituskautta eli vuosia 2003-2006. Työryhmän mielestä uusi meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelma tulee laatia vuosina 2005-2006.

Anneli Tanttu



WAXHOLMSBOLAGET

Proud traditions and constant renewal

To say that Stockholm is a city on water is no exaggeration. Water is the source of the city's unique beauty and the principal element of its landscape and character. Stockholm has always been an integral part of the vast archipelago that extends from the heart of the city through a myriad of isles and islands to the edge of the sea, and this is why waterborne transports have always formed a crucial part of the city's communications, in winter as well as summer.

The central controlling authority for Stockholm's extensive transport system is the Stockholm County Council, of which Waxholms Ångfartygs Aktiebolag, or Waxholmsbolaget as it is generally known, is a subsidiary. The company's boats serve Stockholm's harbour and archipelago.

Waxholmsbolaget's primary areas of activity include purchasing, planning, ticket and travel card administration, marketing, information and other types of customer service. The company is also responsible for reinvestments and the long-term maintenance of the fleet. It is Waxholmsbolaget that operates and manages Stockholm's publicly supported waterborne transport services to the archipelago.

Since 2001 the staffing and operation of most of the services have been handled by Stockholms Sjötrafik AB, which is owned by B&N Hornet AB, under a management agreement. The main reasons for this arrangement are that it creates better opportunities for securing the company's long-term needs for skilled maritime staff and staff training. Waxholmsbolaget also works with a number of smaller private contractors, who operate their own boats.

Our goal – a living archipelago all year round

Never before in the history of the company has the traffic been as intensive as it is now. Over the last few years Waxholmsbolaget and the city's authorities have intensified their efforts to realise the ambition of create a basis for a living archipelago all year round. Together with Stockholm's County Council and County Administration as well as local authorities in the archipelago, Waxholmsbolaget has created a firm foundation for the future development of the archipelago. This co-ordinated initiative has been singularly successful, and the clearest sign of this is that for the last few years the archipelago's resident population has been growing steadily.

Currently about 13,000 people live permanently in the archipelago. Most live on islands with a bridge and ferry connection, but even on islands that have only a boat connection the population is increasing. About 2,700 people now live all year round on such islands. At the same time the greater frequency of services in the autumn and winter has enabled those with a second home in the archipelago to spend more time there even outside the summer season.

Waxholmsbolaget serves most of Stockholm's archipelago, from Arholma in the north to Landsort in the south – a 200 km long and 50 km wide area with 30,000 islands, holmes and skerries. To ensure the highest possible frequency of services, the company operates as many as 33 lines with a combined length of 1,379 km in either direction.

Each year Waxholmsbolaget transports about 1.5 million passengers through the archipelago on its boats. As the number of travellers varies greatly according to the season, the company operates different timetables. The timetables are also grouped by geography, with separate schedules for the northern, central and southern archipelago. During the summer travellers can also buy an "island hopping" pass, entitling them to 16 days' unlimited travel on the company's boats. Island hopping has become a very popular holiday alternative, especially among young people and families. Each year Waxholmsbolaget also produces a rich collection of information on the various parts of the archipelago with tips about sights and excursions.

To improve the quality and expand the capacity of its services, Waxholmsbolaget also works closely with a number of private contractors. The objective is to ensure the best possible frequency and distribution of services. In the summer the company and its partners operate a fleet of about 50 ships. Maximum capacity is reached during the Midsummer festivities, when the number rises to 60.

As the archipelago continues to grow, so too are the demands on a well-functioning system for waterborne goods traffic. Waxholmsbolaget can combine passenger and goods traffic in the archipelago all year round, as some of its ships are equipped with a crane and refrigeration rooms. Goods traffic is a necessity for life in all parts of the archipelago.

In the last few years boat traffic has also increased in the centre of Stockholm. The six Djurgården ferries, which transport about 2.4 million passengers every year, now call at more places in the city. The traffic is most intense in summer, and reaches a peak in July.

The company's environment policy is geared to tomorrow's traffic

To assure the quality of its extensive passenger and goods services, Waxholmsbolaget has over the last few years worked hard to produce a set of clearly defined quality, environment and service standards. Based on the Stockholm County Council's environment programme, Waxholmsbolaget has adopted a carefully considered environment policy that has become a key focus of the company's activities.

It goes without saying that our underlying long-term objective is to help build a sustainable society and good environment for our own and future generations. Waxholmsbolaget's environment policy is designed to ensure a continuous improvement in the company's environmental record in line with current environmental laws and the same stringent environmental standards are also applied to the our subcontractors. Our common objective is no minor objective: to develop an entirely new environmental technology for the shipping industry as a whole.

Welcome to the Stockholm archipelago in September 2003.

Jan Olov Sundström
Chairman

Johan Grönfeldt
Managing Director

WAXHOLMSBOLAGET
www.waxholmsbolaget.se

Uittokesä käynnissä

Kuluvan kesän uittokausi alkoi puiden veteenajon käynnistymisellä Puhoksen pudotuslaiturilla heti pääsiäisen jälkeen. Ensimmäinen hinauslautta lähti Puhoksesta 7.5. ja puut olivat tehtailla Lappeenrannassa ja Ristiinassa saman viikon lopulla. Veteenajot muilla pudotuslaitureilla molemmilla vesistöalueilla aloitettiin myös 6.5.

Uittomäärä supistuu Vuoksen vesistöllä 1,2 milj. kuutiometriin, eli n. 10 % viime kesäistä pienemmäksi. Eniten vähenee veteen ajettava määrä Kallaveden ja Saimaan alueen pudotuslaitureilla. Sen sijaan Pielisen alueelta näyttäisi uittoon tulevan lähes viime vuoden suuruinen puumäärä.

Kymijoen vesistöalueella uittomäärä tulee jäämään 120 000 kuutiometriin, eli lähes neljänneksen viime vuotista pienemmäksi. Yhteensä kesän uittomäärä tulee olemaan siis 1,3 milj. kuutiometriä (1,45 milj.m3 vuonna 2001). Suurin syy määrien supistumiseen on metsäteollisuuteen kuuluva "normaali" suhdannevaihtelu ja sen myötä hiljentynyt kotimainen puukauppa.

Kymijoen vesistöalueella eletään suuren muutoksen uittokesää. Uittopuun vastaanotto ja käyttö on päätetty lopettaa UPM-Kymmene Oyj:n Voikkaan ja Kuusanniemen tehtailla tämän uittokauden päätyttyä. Syinä tähän päätökseen ovat puunkäytössä tapahtuvat vähenemiset ja puunhankinnan rakenteessa tapahtuneet muutokset. Näiden tehtaiden raaka-aineen hankinta-alue on supistunut, puuvirta on aiempaa enemmän kulkemassa idästä länteen ja tuontipuun käyttömäärä nälläkin tehtailla on kasvanut. Lisäksi Kimolan ja Voikkaan vanhanaikaiset nippunosturit tekevät Heinolan alapuolisen uiton sangen kalliiksi. Myöskään muiden yhtiöiden tehtailla ei uittopuun käytölle ole taloudellisia edellytyksiä. Näin ollen uittoyhdistyksen hallitus päätti, että Heinolan alapuoliset kelluvat uittorakenteet riisutaan kuluvan kesän uiton päätyttyä. Kiinteät uittorakenteet toki säilytetään, joten valmius uiton uudelleen käynnistämiseen on olemassa, mikäli puunkäytöissä tai hankinta-alueissa tapahtuu merkittäviä muutoksia tai uiton edellytykset vesiväylän kehittymisen myötä paranisivat.

Koko maamme yhteisuiton historian katsotaan alkaneen Kymijokisuun sahojen yhteisuitosta (Kymin Lauttausyhdistys) vuonna 1873. Kuluva uittokesä on siis sadaskolmaskymmenes Kymijoen jollakin osalla uittoa harjoitettava kesä! Toivomme, että vireillä oleva Heinola-Kuusankoski- väylähanke voisi toteutua ja osaltaan parantaa mahdollisuuksia uiton perinteen jatkamiseen Kymijokivarren tehtaiden raaka-ainehuollossa.

Uitto ei kuitenkaan lopu kokonaan Kymijoen vesistössä. Päijänteellä ja Keiteleellä jatketaan uittoa UPM-Kymmenen Kaipolan tehtaalle. Valmius uittopuun toimitukseen myös Metsä-Botnian Äänekosken sellutehtaalle säilyy. Sen lisäksi uittoyhdistyksen hoitama proomukuljetus jatkuu entiseen tapaan. Pudotuslaiturit ja muut uiton toimintapaikat säilyvät edelleen.

Uitto työllistää marraskuuhun jatkuvan uittokauden aikana 16 yrittäjien omistamaa puutavaratrukkia pudotuslaitureilla tapahtuvassa nippujen veteensiirrossa. Hinauksissa on 2 Perkaus Oy:n omistamaa ja 9 yrittäjien linjahinaajaa apualuksineen. Kaikkiaan uitto työllistää noin 150 työntekijää ja toimihenkilöä Kymijoen ja Vuoksen vesistöalueilla.

Jyväskylän maalaiskunnan Väinölässä vuodesta 1920 toiminut telakka tullaan lopettamaan kuluvan vuoden aikana. Viime vuodet telakka on ensisijaisesti palvellut uiton ulkopuolisia isoja aluksia. Telakka on nyt jäämässä alueelle leviävän asutuksen puristukseen, jolloin sen toiminta joutuisi entistä rajoitetummaksi. Uittoyhdistys on ollut mukana selvittämässä korvaavan telakointipaikan rakentamismahdollisuuksia Jämsän Olkkolaan. Asian jatkoselvitystä tehdään Keski-Suomen maakuntaliiton ja Jämsän kaupungin rahoittamana. Tarkoituksena on, että suurten alusten telakointimahdollisuus saadaan Kymijoen vesistöllä turvatuksi uittoyhdistyksen palveluiden päätyttyäkin.

Joensuussa oleva Utran korjaamo on myös loppumassa. Aluetta ollaan kaavoittamassa osin asumiseen ja osin kevyempään ympäristöä vähemmän haittaavaan pienteollisuuskäyttöön. Vuoksen vesistöllä alusten telakoinnit ja huollot on jatkossakin turvattu Laitaatsillan Telakan toiminnan kautta. Siellä toimintaa kehitetään edelleen ja myös veneilijöille sopivia palveluita (huollot, talvisäilytykset, polttoöljyn myynti ym.) on tarjolla aiempaa enemmän.

Sekä Utrassa että Kymijoen lopetettavissa toimipisteissä on uiton historiaan liittyvää esineistöä ja perinnettä vielä jäljellä melkoisesti. Olemmekin sopineet metsätietokeskus Luston kanssa, että nämä kaikki inventoidaan ja tallennetaan sekä tarvittava määrä esineistöä luovutetaan Luston käyttöön asianmukaisella tavalla yleisölle esiteltäväksi.

Harri H Lallukka

Tervetuloa
Tukholman
saaristoon
syyskuussa
2003
WAXHOLMSBOLAGET
www.waxholmsbolaget.se
Roslagen
Norrtälje
Rimbo
Kårsta
Bergshamra
Brottby
Åkersberga
Svinninge
Resarö
Ljusterö
Lidingö
Värmdö
Ängsvik
Kummelnäs
Gustavsberg
Kopparmora
Djurö
Hemmesta
Mörtnäs
Boo
Nacka
Stockholm
Ekerö
Fisksätra
Saltsjöbaden
Brunn
Ingarö
Långvik
Älta
Bollmora
Tyresö
Huddinge
Tumba
Rönninge
Vårsta
Handen
Jordbro
Dalarö
Västerhaninge
Södertörn
Grödby
Sorunda
Ösmo
Muskö
Stora Vika
Nynäshamn
Utö
Mysingen
Orno
Namdö
Runmarö
Kobbfjärden
Naxsjöfjärden
Björkskärsfjärden
Horssunsfjärden
ÖSTERSJÖN
N
V
O
S