

SUOMEN VESITIEYHDISTYS KESÄKUU 2010

Joensuun Laivaus Oy

Eduskunnan kanavaryhmän puheenjohtaja kansanedustaja Hannu Hoskonen: "Uusiutuvien energioiden lisääkäyttö on mahdollista, mutta se vaatii ennakolluulotonta ajattelua, jota nimenomaan kipeästi tarvitaan sisävesikuljetusten takia nyt ja heti".

Sivu 4

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Martti Korhonen antaa elinkeinoministeri Mauri Pekkarisen risupaketille tyyliä arvostaa: "surkea!" Se ei toimi.

Sivu 5

Maapallon lämpötila saattaa nousta useilla asteilla. Näin tiivistä tieteiskirjailija, ympäristöaktivisti, kehitysmaa-asiantuntija Risto Isomäki maapallon edessä olevat ongelmat vesiliikenneseminaarissa Lappeenrannassa helmikuussa.

Sivu 7

Ilmaston muutos ja mm. liikenteen kasvihuonepäästöt ovat ajankohtaisia asioita koko maailmassa ja myös Suomessa. Tässä suhteessa vesiliikenteellä on aivan erityinen asema. Vesiliikenteen kasvihuonepäästöt ovat n. viidennes koko liikenteen päästöistä, sanoi Lappeenrannan kaupunginjohtajaa Seppo Miettinen seminaarin avauspuheenvuorossaan.

Sivu 9

Joensuun kaupunki
www.jns.fi



Bioenergiavoimalan tarvitsema vuotuinen hakemäärä (5 milj.im3) suhteutettuna Helsingin keskustan rakennuksiin

Suomen metsien kasvu on 225 milj.im3 (90 milj.m3), josta yli 100 milj.im3 (40 milj.m3) haketuskelpoista bioenergiaa. Nykyisin korjuumenetelmin kannoista ja hakkuutähteestä on mahdollista ottaa käyttöön jopa 80 %, eli 80 milj.im3. Tämän lisäksi bioenergiavarantoon voidaan laskea valtaosa harvennushakkuiden tuottamasta materiaalista, mikä vuositasolla on potentiaalina jopa 80 milj.im3 (35 milj.m3).

Metsätehon selvitysten mukaan talteenottoprosentti on hakkuutähteellä 70 %, kannoilla 80 % ja pienpuussa 85 %. Kokonaissaanto bioenergian osalta on siten maksimissaan noin 150 milj.im3/vuosi.

Hyödynnettävä materiaali sijaitsee valtaosin kaukana suurista asutuskeskuksista, missä puolestaan on käyttötarve. Tämän vuoksi tehokas ja taloudellinen logistinen järjestelmä näiden suurten massavirtojen kuljetamiseen on olennainen osa kokonaiskustannuksista ja energian hinnanmuodostumisesta.



Suomen Vesitieyhdistyksen 14.2.2010 Lappeenrannassa järjestämä seminaari "Uusiutuvan energian laajeneva käyttö- mahdollisuus maamme vesiliikenteen kehittämiseen" kokosi yhteen yli 80 alan ammattilaista.

Joensuun Laivaus Oy

Eduskunnan talousvaliokunnan puheenjohtaja Jouko Skinnari: "Jonkun pitäisi ryhtyä nyt ideoimaan ja edistämään vesiteiden kehittämistä".

Sivu 5

Ristiinan kunnanjohtajan Virpi Siekkisen ääni helisee puhelimessa iloisesti. Hän ei marmata kuntien heikosta taloustilanteesta, ei rajusta työttömyydestä eikä valtion apujen vähyydestä. Hänellä tuntuu riittävän optimismia vaikka muille jaettavaksi.

Sivu 16

"Saatanan tunarit", olisi presidentti Urho Kekkonen sanonut Jyväskylän Energian Keljonlahden biovoimalan suunnittelu-, kattilan tilaus-, päätös- ja rakentamisprosessista. Siitä ei tullut sitä mitä piti, ja nyt päättäjä- ja kontrollijoukko on äimän käkenä.

Sivu 14

Tekesin ja EU:n interreg selvitykset ja EU:n creating projekti raporteissa vv 2002 -2006 ilmaissaan selkeät tulokset, siitä että sisävesiliikenne saadaan kannattavaksi kun voidaan rakentaa sisävesi laiva hakkeen ja turpeen kuljetuksiin sellainen mikä on vähintään 5000m3 lastitilavuudeltaan, ympärivuotisesti kulkeva, syväydeltään max 2,4 metriä ja joka kykenee lastaamaan ja purkamaan lastit omia laitteitaan käyttäen.

Sivu 18

Joensuun kaupunki
www.jns.fi

Pääkirjoitus

Valtioneuvosto päätti esittää lupaa kahdelle uudelle ydinvoimalalle ja niiden rinnalle tuhdin uusiutuvien energioiden tukipaketin. Vesitiehdistys on jo pitkään varautunut uusiutuvien käytön voimakkaaseen kasvuun ja rakennellut hakkeen vesikuljetukseen perustuvaa logistista järjestelmää Keski-Suomeen. Mutta takkuista se on ollut.

Vesitiehdistyksen vetämässä EU –projektissa on laadittu suunnitelma haketerminaalien verkostoksi Päijänteelle ja Keiteleelle. Niiden kautta olisi tarkoitus hakkeen virrata laivoilla metsästä Jyväskylän uuteen voimalaitokseen Keljonlahteen. Laivat on yksityinen taho luvannut tehdä, jos pitkä sopimus voimalaitoksen kanssa järjestyy.

Mutta mitä tekee valtio, joka uhkuu intoa nostaa puuenergian käyttö aivan uusiin sfää-

reihin? Samainen valtio ei ole saanut aikaiseksi päätöstä nostaa Keiteleen kanavan kolmea siltaa 8 metrin korkeuteen eli niin korkealle, että laivat mahtuisivat ali. On aivan käsittämätöntä, että, kun Keiteleen kanava reilut kaksikymmentä vuotta sitten rakennettiin, tehtiin / jätettiin nuo sillat vain noin 3 – 5 metrin korkeudelle veden pinnasta. Mikä laiva sellaisesta kissanluukusta mahtuu? ”Nostetaan ne sitten myöhemmin, jos liikennettä tulee”, oli kuulemma perusteltu ratkaisua. Kanavan sulut kyllä tehtiin yli 100 metriä pitkiksi eli huomattavasti isommille laivoille kuin Saimaan kanavalla. Liikennettä ei ole tietenkään voinut tulla, koska kissanluukku on kiinni.

Nyt liikennettä olisi tulossa Keiteleen kanavalle ja sitä myöden koko laajalle Päijänne – Keitele vesireitille, joten sillat on nyt saatava ylös. Sii-

hen tarvitaan 25 milj.euroa ja siten saataisiin Keski-Suomeen jopa tuhansia uusia työpaikkoja.

Varsinaisen järkytyksen aiheutti tämän kevään tieto, että Keljonlahden uusi voimala voikin polttaa enimmillään vain 30 % puuta ja senkin pitää olla koivun kuorta. Se tuntui aluksi aprillipilalta: ilmastotalkoista on puhuttu niin paljon ja niin pitkään, että kaikille pitäisi olla selvää, ettei Suomeen enää rakenneta lähes 300 milj.euron fossiilivoimalaa, joka ei voi käyttää uusiutuvia. Ajatus olisi aivan fossiili.

Jyväskylän energian toimitusjohtaja ja koko hallitus on saanut kenkää ja siellä ilmeisesti tutkitaan nyt, miten puun käyttömääriä voitaisiin nostaa. Suomen päästöjen vähentämissitoumusten ja Keski-Suomen työpaikkojen lisäämisen kannalta on välttämätöntä, että Keljonlahden voimalaan tehdään sellaiset muutokset, että se voi käyt-

tää ainakin 70 % puuta, mikä oli alun perin tarkoituksin. Luonnollisesti tämän lisäksi tulee myös siltojen nostoon suunnata riittävät budjettivarat ja käynnistää terminaalien rakentaminen kuten rataverkollekin on jo tehty, tasavertaisesti myös vesiteitä palvelemaan.

25.5.2010



Pekka Nikkilä
Suomen Vesitiehdistyksen puheenjohtaja

Suomen Vesitiehdistyksen hallitus vuodelle 2010

Suomen Vesitiehdistyksen vuosikokous pidettiin 24.05.2010 klo 13.00 alkaen liikenneviraston toimitiloissa osoitteessa Porkkalankatu 5. Vuosikokouksessa käsiteltiin normaalien sääntömääräisten asioiden lisäksi myös yhdistyksen hallituksen jäsenmäärää käsittelevä pykälä. Aiemmin yhdistyksen säännöt sanoivat, että hallitus koostuu puheenjohtajasta ja 15 muusta jäsenestä. Kyseinen kohta muutettiin vuosikokouksessa yksimielisesti siten, että jatkossa hallituksen kokoonpano on puheenjohtaja ja 8 – 15 muuta jäsentä. Samassa yhteydessä muutettiin myös päätösvaltaisuus pykälää siten, että jatkossa hallitus on päätösvaltainen kun puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja sekä 4 muuta jäsentä on kokouksessa läsnä.

Vuosikokous valitsi vuoden 2010 puheenjohtajaksi diplo-

mi-insinööri **Pekka Nikkilän**. Entisistä hallituksen jäsenistä jatkavat uittopäällikkö **Matti Purhonen**, toimitusjohtaja **Kirsti Laine**, toimitusjohtaja **Kari Anttila** ja asiantuntija **Pekka Salmi** sekä johtaja **Oscar von Hertzen**. Erovuoroisista jäsenistä johtaja **Keijo Kostiainen**, toimitusjohtaja **Markku Pennanen**, kanavapäällikkö **Seppo Kykkänen** ja kehitysjohtaja **Auvo Muraja** valittiin uudelleen. Uusiksi jäseniksi valittiin kauppatieteiden tohtori **Pekka Koskinen**, satamapteeni **Jukka Kallio** ja logistiikkapäällikkö **Kari Hölttä**.

Hallituksen sihteerinä toimii toiminnanjohtaja Antero Pulkkanen.

Puhelin: (05) 535 4198
Mob: 0400 550 823
Fax: (05) 535 4199
pulkkanen@vesitiet.org

Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko ilmastopoliitikasta (VNS 8/2009 vp)

Kommentteja bioenergian ja kuljetuslogistiikan kehittämisestä:

Kiitän talousvaliokuntaa tilaisuudesta tulla kuulluksi Valtioneuvoston ilmasto- ja energiapolitiittisen selonteon käsitelyssä. Keskityn erityisesti bioenergiaan ja kuljetuslogistiikkaan sekä erityisesti sisävesiteiden hyödyntämismahdollisuuksiin tavaraliikenteessä. Uusiutuvan energian merkitys kasvaa tulevaisuudessa kaikissa selonteossa tarkastelluissa skenaarioissa merkittävästi nykyisestä. Energiapuun hankintamäärien kaksinkertaistuminen toteutuneesta tasosta tuo myös erittäin kovat tavoitteet metsien korjuu- ja kuljetuslogistiikalle. Tarvitaan uutta teknologiaa, uusinnovaatioita, uusia yrittäjiä ja runsaasti uutta kalustoa tavoitteena olevien hankintamäärien saavuttamiseksi. Metsähakkeen hankinta on tähän asti nähty osana ainespuun korjuuta, ja sitä on tehty ainoastaan parhaista ja kannattavimmista hakkuukohteista. Kasvavat energiapuumäärät joudutaan suurel-

la osin hankkimaan nykyistä hankalammista olosuhteista, jolloin tarvitaan myös järkevää yhteiskunnan panostusta eri muodoissa tähänastista enemmän. Jotta vuodelle 2020 asetettuihin tavoitteisiin päästään on panostuksiin ryhdyttävä viipymättä. Lisääntyvä energiapuun hankinta tuo maaseudulle lisää työtä sekä mahdollisuuksia yrittäjyyteen ja näin turvaa maaseudun säilymistä asuttuna. Pienten energiapuuerien hyödyntäminen tulee myös paremmin mahdolliseksi, kun luodaan selonteossakin mainittuja varastointiratkaisuja, välivarastotermiinaaleja. Terminiinit tulisi kuitenkin nähdä selonteossa esitettyä laajemmin, osana kaikkien bulkutteiden ja raaka-aineiden (ainespuu, hake, hakeraaka-aineet, maa-ainekset ym.) logistista ketjua. Terminiinaaleja tulisi rakentaa mahdollisuuksien mukaan eri kuljetusmuotojen (auto, juna, laiva) yhteiskäyttöisiksi sekä kaikkien raaka-aineiden tuottajien ja hankkijoiden käytettävissä oleviksi ja muodostaa niistä yhtenäinen verkosto. Termi-

naalien yhteiskäyttöisyys edellyttäneen niiden perusinvestointien rahoittamista yhteiskunnan varoin sekä terminaalien hallinnointia riippumattoman, käyttäjien yhteisesti hallitsemien organisaatioiden toimesta. Keskeisen tärkeä osa kustannusketjua ovat kuljetukset. Liikennejärjestelmän kaikkien osien toimivuuden parantaminen ja kehittäminen tulee jatkossakin olla priorisoitu korkealle. Selonteossa esitetty raskaiden tavaroiden kuljetusten siirtäminen rautatie- ja vesitiekuljetuksiin vähentää sekä välittömiä että välillisiä ympäristöhaittoja. Samalla myös parannetaan harvaan asutun maaseudun elinmahdollisuuksia ja ylläpidetään tehokkaampaa raaka-ainetuotantoa. Vuonna 2008 työnsä päättänyt ns. Esko Ahon työryhmä esitti metsäteollisuuden ja metsäsektorin toimintaedellytyksiä parannettavaksi lisäämällä merkittävää lisärahoitusta tie- ja rataverkoston sekä vesiväylien parantamiseen. Valtioneuvosto onkin myöntänyt tie- ja rataverkos-

ton perusinvestointeihin rahoitusta kiitettävästi, mutta vesiväyliin kohdistuneet investoinnit odottavat edelleen ratkaisujaan. Terminiiniverkostoston synnyttäminen on osaltaan myös vesitieinvestointi, joka toisi vesitiekuljetusten kehittämiseen suuria lisäpotentiaaleja. Keski- ja Itä-Suomen suuret järviäalueet (Näsijärvi- Pyhäjärvi, Keitele-Päijänne ja Saimaa) tarjoavat suurelta osin käyttämättömän mahdollisuuden vesiteiden hyväksikäyttöön tavarakuljetuksissa. Erityisesti raaka-aineet ja bulk-tuotteet (puu, hake, maa-ainekset ja kaivannaisteollisuuden tuotteet) mutta myös muut raskaat tuotteet (lannoitteet, rehut, vilja, nesteet) sopivat varsin hyvin kuljetettaviksi vesitse. Myöskään talvi ei aiheuta ylityspäase- mätöntä ongelmaa sisävesikuljetuksille. Saimaalla (Varkaus-Lappeenranta-alueella) on talviliikennettä hinaaja-proomuyhdistelmällä sekä moottoriproomulla harjoitettu paria viime talvea lukuun ottamatta säännöllisesti vuodesta 1989 lähtien. Keitele-Päijän-

Talousvaliokunta 18.3.2010

ne-alueelle on kehitetty uusi ilman murtaja-apua jäissä kulkemaan kykenevä rahtialus, joka odottaa lopullisia valtiovallan tuki- ja takauspäätöksiä ennen rakentamistilauksen tekoa. Tehokkaasti hoide- tuilla laivakuljetuksilla voidaan vastata ilmastopoliittisiin tavoitteisiin sekä turvata maa- ja metsätalouden raaka-aineiden kysyntä ja jalostus sekä suuri määrä työpaikkoja sisä-Suomessa lähellä raaka-ainelähteitä.

Liikenneinfrastruktuurin, varsinkin vesiteiden kehittämishankkeet ovat usein suuria kokonaishankkeita, jotka kohdistuvat usean maakunnan alueelle. Siksi onkin tärkeää luoda maakunnallisten toimijoiden (maakuntien liitot, alueelliset ELY-keskukset) kesken sellainen yhteistoimintaorganisaatio, jonka puitteis- sa maakuntarajoja ylittävät hankkeet käsitellään ja tehdään niiden toteutukseen tähtäävät esitykset ja päätökset. Valtiovallan ilmastopoliittiset päätökset ja sitoumukset hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä jo vuoteen 2020 mennessä edellyttävät mittaviin



toimenpiteisiin ryhtymistä välittömästi. Siksi onkin toivottavaa, että jo kuluva vaalikauden aikana tehdään päätöksiä liikenneinfrastruktuurin parantamisesta myös vesiliikenteen osalta. Samoin myös koko järvi-Suomen alueen kattavan terminaaliverkostoon perustaminen tulisi saattaa käytännön toimenpiteiden tasolle viipymättä.

Savonlinnassa 14.3.2010

Harri H Lallukka
MMM,MH

Julkaisija:

Suomen Vesitiehdistys ry.

Päätoimittaja:

Antero Pulkkanen

Puh. (05) 535 4198 Mob. 0400 550 823

email: pulkkanen@vesitiet.org

Toimittaja:

Ismo Parkkonen

Puh. 044-215 9924

email: ismo.parkkonen@kolumbus.fi

VESITIET KESÄKUUN 2010

WWW.vesitiet.org

Sivunvalmistus:

Kouvola kaupunki

Päivi Kujanpää

Puh. 020 615 4705

email: paivi.kujanpaa@kouvola.fi

Paino:

ScanArk, Kouvola

Painos 5000 kpl

ISSN 1459-532X



Kansanedustaja Oras Tynkkynen energiaratkaisusta:

Uusiutuvan energian paketti luo tuhansia uusia työpaikkoja

Hallitus teki mittavan energiaratkaisun. Sen tuotoksena on kaksi uutta ydinvoimalaa ja arviolta miljardien sijoitukset uusiutuviin energialähteisiin. Näiden avulla hallitus aikoo turvata teollisuuden energian saannin ja vähentää teollisuuden ja yhteiskunnan aiheuttamia ilmasto- ja muita ympäristöä turmelevia päästöjä.

VESITIET -lehti esitti hallituksen energiapoliittiselle neuvonantajalle, kansanedustaja Oras Tynkkyselle muutamia kysymyksiä ilmastomuutoksesta ja maamme energiapoliitikasta. Tässä ne ovat.

Millaiset ovat EU:n ilmastotavoitteet. Mikä niiden vaikutus on Suomelle?

EU on asettanut tavoitteeksi rajoittaa ilmastomuutos globaalisti enintään kahteen asteeseen. Suomi on hyväksynyt yhdessä muiden EU-maiden kanssa ilmasto- ja energiapaketin, joka määrittää tarkempia askelmerkkejä kohti tätä tavoitetta. Päästöjä leikataan vuoteen 2020 mennessä 20 prosenttia – ja 30 prosenttia, jos muut keskeiset maat saadaan sitoutumaan vastaaviin tavoitteisiin. Samaan aikaan energiatehokkuutta parannetaan 20 prosenttia ja uusiutuvan energian osuus nostetaan 20 prosenttiin loppukulutuksesta. Liikenteessä uusiutuvalla energialla pitää kattaa vuonna 2020 kymmenen prosenttia.

Suomen ilmasto- ja energiapolitiikka toteuttaa kansallisesti EU:ssa yhteisesti sovittuja tavoitteita. Uusiutuvan energian tavoite on eriytetty maittain niin, että Suomen tavoite on nostaa osuus 38 prosenttiin nykyisestä vajaasta 28 prosentista. Tavoitteiden saavuttaminen toisaalta maksaa kalliimpina investointeina, korkeampana sähkön hintana ja julkisina satsauksina. Toisaalta saavutettavat hyödytkin ovat mittavia: parempi energiaturvallisuus, vähemmän päästöjä, uusia työpaik-

koja ja vauhtia ponnistaa kestävien ratkaisujen kasvaville maailmanmarkkinoille.

Valtioneuvoston tulevaisuuslonteon (kohti vähäpäästöistä Suomea) keskeisimmät tavoitteet. Ja mitä niistä käytännössä seuraa?

Hallitus asetti ilmasto- ja energiapoliittisessa tulevaisuuslonteossa tavoitteeksi siirtyä vähäpäästöiseen yhteiskuntaan. Suomi pyrkii leikkaamaan päästöjä vähintään 80 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Tämä edellyttää siirtymistä käytännössä lähes päästöttömään energiantuotantoon ja autoiluun.

Vähäpäästöisen yhteiskunnan rakentaminen edellyttää kansallisia ilmastotalkoita ja kaikkien sektorien osallistumista päästöjen vähentämiseen. Energiantuotannossa on vaiheittain luovuttava fossiilisten polttoaineiden ja turpeen käytöstä, ellei niistä vapautuvaa hiilidioksidia oteta teknisesti talteen. Energiatehokkuutta on parannettava radikaalisti niin teollisuudessa, kodeissa kuin liikenteessäkin. Rakentamisen energiatehokkuudessa on siirryttävä ensin matalaenergia- ja sitten passiivitasolle. Maatalouden päästöjä on vähennettävä kannustamalla muuttamaan ruoan tuotantoa ja kulutusta vähäpäästöiseen suuntaan.

Uusiutuvan energian (bioenergia, tuuli, vesi) merkitys tulevaisuuden Suomessa? Mikä osuus niillä tulee/tulisi olla tulevaisuuden energiapoliitikassamme?

EU-velvoitteiden mukaisesti uusiutuvan energian osuus tulee nostaa 38 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Urakka ei tähän pääty: tulevaisuuslonteossa hallitus asetti tavoitteeksi jatkaa uusiutuvien osuuden kasvattamista vuoteen 2050 mennessä vähintään 60 prosenttiin. Teknisesti ja taloudellisesti kokonaan uusiutuviin perustuva energiatalous näyttäisi mahdolliselta pitkällä aikavälillä. Riippumatta siis esimerkiksi ydinvoiman lisärakentamista koskevista ratkaisuista uusiutuvien osuutta on kasvatettava määrätietoisesti.

Mitä mieltä olet ydinvoimapäätöksestä ja ns. risupaketista?

Ydinvoiman lisärakentamisella voidaan vähentää päästöjä, joten sen voidaan katsoa tukevan hallituksen tulevaisuuslonteon tavoitteita. Henkilökohdaisesti katson kuitenkin, että ulkomaisena riskien energialähteenä ydinvoima ei ole kestävä ja yhteiskunnan kokonaisedun mukainen tapa vähentää päästöjä. Suomi pystyy turvaamaan teollisuuden kohtuuhintaisen sähkön tarpeen tulevaisuudessa myös ilman lisäydinvoimaa.

Hallituksen uusiutuvan energian paketti on historiallisen suuri. Sen avulla laukaistaan liikkeelle miljardien eurojen yksityiset investoinnit, synnytetään tuhansia uusia työpaikkoja, vähennetään päästöjä miljoonia tonneja ja parannetaan Suomen energiaomavaraisuutta. Uusiutuvan energian edistämiseen tehty investointi on todennäköisesti yhteiskunnan kannalta järkevä satsaus. Jos näyttää siltä, että nykyinen paketti ei riitä lisäämään uusiutuvien käyttöä riittävän nopeasti, tulee seuraavilla hallituskausilla kiristää tahtia.

Onko risupaketilla mitään vaikutusta päästöjen vähenemiseen. Sen kускаamiseen tarvitaan 300 000 rekka-kuormaa + 100 000 turverekkaa vuodessa ellei kehitetä rauta- ja vesiteitä. Se on: Yksi rekka reilussa minuutissa voimaloihin, 40 miljoonaa kilometriä vuodessa, 2 miljoonaa litraa dieseliä. Teitten kulutus kasvaa. Mitä jää jäljelle?

Metsäenergian lisäys leikkaa nettona selvästi päästöjä, vaikka sen takia rekkojen käyttö lisääntyisikin. Ilmaston kannalta on luonnollisesti perusteltua ohjata kuljetuksia vähäpäästöisiin ratkaisuihin, raiteille ja vesiteille.

Näetkö mitään käyttöä ympärivuotisella sisävesiliikenteellä? Mikä on kantasi



Hallituksen energiapoliittinen neuvonantaja, kansanedustaja Oras Tynkkynen

esim. Kymijoen kanavointiin? Ja entä Saimaan järvioltaan ja Päijänteen yhdistämisellä kanavalla?

Energiatehokkaana ja vähäpäästöisenä liikennemuotona vesikuljetukset ovat tulevaisuudessa todennäköisesti houkutteleva vaihtoehto. Energian hinnan nousu, energiaverojen korotukset ja kuljetusten kasvu lisäävät kysyntää vesiliikenteelle. Yksittäisiin kanavahankkeisiin en osaa ottaa kantaa – liikennehankkeiden järjestykseen vaikuttavat mm. valtion budjetitirahoituksen riittävyys.

Mikä on mielipiteesi ja kritiikkisi yleensä maamme energiapoliitikasta?

Tällä hallituskaudella on otettu isoja askelia kestävämmän

energiapoliitiikan suuntaan. Esimerkiksi miljardin euron ekologinen verouudistus kannustaa tehostamaan energiankäyttöä ja vähentämään päästöjä. Syöttötariffit, metsähakkeen verotuki ja ennätysatsaukset investointeihin lisäävät uusiutuvien käyttöä selvästi. Erityisesti rakennusten energiatehokkuuden parantamisessa on edetty viime vuosina selvästi.

Toisaalta edessä olevat ilmastotavoitteet ovat niin haastavia, että tehdyt päätökset eivät vielä yksin riitä, vaan tarvitaan lisätoimia. Energiatehokkuuden parantaminen on vieläkin jäänyt energiantuotantoratkaisujen jalkoihin. Päätökset ydinvoiman lisärakentamisesta olisivat mielestäni historiallinen virhe.

Suomen Liikenneliitto edistää kestävää liikennettä

Suomen Vesitieyhdistys ry hyväksyttiin maaliskuussa 2010 Suomen Liikenneliitto SuLi ry:n jäseneksi. Suomen Liikenneliitto on kestävä liikenteen valtakunnallinen asiantuntija- ja etujärjestö.

Suomen Liikenneliitto perustettiin vuosituhannen alussa, kevään vuosikokouksesta käynnistyi yhdistyksen yhdeksäs varsinainen toimintavuosi. Toiminnan tavoitteena on kokonaisvaltaisesti kestävä liikennepoliittikka, erityisesti joukko- ja kevyen liikenteen edistäminen sekä tavara liikenteen ekologisuuden parantaminen.

SuLi toimii kattojärjestönä muille liikennealan järjestöil-

le ja kansalaisliikkeille – tähän saakka yhdistyksen jäsenenä on voinut olla vain muita yhdistyksiä ja järjestöjä, mutta sääntömuutoksen myötä jäsenyys avautuu vuonna 2010 myös henkilöjäsenille. Nyt, vielä ennen henkilöjäseniä, yhdistyksen jäsenistö muodostuu pyöräily-, raideliikenne-, matkustaja-, ympäristö-, kuluttaja- ja poliittisista järjestöistä. Jäsenjärjestöjensä kautta SuLi edustaa tuhansia suomalaisia liikenteessä liik-

kujia, joukkoliikennematkustajia ja muita toimijoita. Suurin jäsenjärjestöistä on Suomen Ylioppilaskuntien liitto SYL.

SuLi toimii kiinteässä yhteistyössä eri viranomaistahojen ja järjestöjen kanssa. Yhdistys pyrkii aktiivisesti vaikuttamaan liikennepoliittiseen päätöksentekoon antamalla lausuntoja ajankohtaisiin liikenneaiheisiin ja tapaamalla poliittisia päättäjiä niin valtiollisella kuin kunnallisellakin

tasolla. Yhdistys voi myös lähettää asiantuntijajäseniään puhujiksi erilaisiin seminaareihin tai muihin esitelmä- ja koulutustilaisuuksiin tai osallistujiksi erilaisiin liikenneaiheisiin paneelieihin tai muihin tilaisuuksiin.

Yhdistyksellä on jäsenjärjestöjensä kautta ja hallituksesakin edustettuna monipuolinen asiantuntemus eri liikennesektorien toiminnasta. Puheenjohtajana toimii tamperelainen pyöräilyn, raideliikenteen ja esteettömyyden puolestapuhujana tunnettu **Kirsikka Siik**, jonka erityisalaa kaupunkisuunnittelijana ovat myös yhdyskuntarakenteen liikennevaikutukset. Varapuheenjohtajana on

Suomen Vesitieyhdistys ry:n toiminnanjohtajanakin toimiva **Antero Pulkkanen** Kuusankoskelta. Hallituksen muita jäseniä ovat SuLin perustajiin kuulunut helsinkiläinen Juhani Tenhunen, Helsingin Polkupyöräilijät ry:ssäkin aktiivinen **Jari Kirjalainen** ja ympäristöjärjestötaustainen liikennesuunnittelun opiskelija **Jonas Wahlbeck**, molemmat niin ikään Helsingistä, raitiotieaktivisti **Jan Wahlroos** Tampereelta sekä Suomen Rautatiematkustajat ry:n puheenjohtajana toimiva **Kalevi Kämäräinen** Nurmeksesta.

www.suli.org



Puheenjohtaja Kirsikka Siik Suomen Liikenneliitosta haluaa vauhdittaa keskustelua myös vesitiliikenteen ekologisista vaikutuksista ja mahdollisuuksista osana liikennejärjestelmää.

Eduskunnan kanavaryhmän puheenjohtaja kansanedustaja Hannu Hoskonen

Kotimaisilla energialähteillä on suuria mahdollisuuksia

Esitelmä pidetty 14.2.2010 Suomen Vesitiehdistyksen seminaarissa Lappeenrannassa, jolloin valtioneuvoston energiapaketti ei vielä ollut tiedossa.

Uusiutuvien energioiden lisäkäyttö on mahdollista, mutta se vaatii ennakoluulotonta ajattelua, jota nimenomaan kipeästi tarvitaan sisävesikuljetusten takia nyt ja heti. Kyse on kaikkien suomalaisten hyvinvoinnista, eli että onko meillä viisautta käyttää ne mahdollisuudet, jotka ovat koko ajan ulottuvillamme, esitti kansanedustaja Hannu Hoskonen (kesk) vesiliikenneseminaarissa helmikuussa Lappeenrannassa.

Energiapolitiikka on tärkeä osa Suomen hyvinvoinnin rakentamisessa. Suomi on energian suurlukuttaja. Kylmä ilmastomme edellyttää pelkäämään rakennusten lämmittämistä melkein ympäri vuoden. Olemme korkean elintason maa, ja erilaisten palveluiden ja tavaroiden tuottaminen kuluttaa paljon energiaa. Metsäteollisuus on energian suurlukuttaja, mutta samalla se tuottaa runsaasti energiaa tuotantonsa yhteydessä. Uusiutuvasta energiasta Suomessa syntyy 70 prosenttia nimenomaan metsäteollisuuden toiminnan ansiosta ikään kuin sivutuotteena.

Myös muu teollisuus kuluttaa paljon energiaa, ja esimerkiksiä voin mainita vaikkapa Tornion terästehtaan, joka yksinään tarvitsee suuren suomalaisen kaupungin tarvitseman sähkömäärän toimia-akseen. Pitkät välimatkat nostavat liikenteen energiankulutusta, mikä on myös syytä huomioida energiantuotantoa suunniteltaessa. Säästöjä pitää pystyä tekemään, mutta perustasoon ei paljoa pystytä vaikuttamaan ellemmme tingi elintasostamme. Suomessa on paljon energia-alan osaamista, mikä takaa sen, että voimme selvittää tulevista ajoista kunnialla. Meillä pitää olla vaan rohkeutta tehdä oikeita päätöksiä energiantuotantoa suunniteltaessa. Huoltovarmuus on myös koko ajan pidettävä mielessä. Pohjoisena maana pitää pystyä pitämään talot lämpimänä kaikissa olosuhteissa. Valitettavasti välillä tuntuu, että tämä tosiasia on unohtunut.

Nyt on kotimaisten energioiden aika

Energiaomavaraisuus on Suomelle erittäin tärkeä asia, joskin se on täysin mahdollonta saavuttaa. Tällä hetkellä pystymme tuottamaan 30 prosenttia käyttämästämme energiasta. Varsinkin raakaöljyn ja maakaasun tuonti on vaikea korvata omalla tuotannolla, mutta siihen meillä on mahdollisuuksia. Metsämme tuottavat uutta puuta 100 miljoonaa kuutiometriä vuodessa. Tällä hetkellä vuotuinen

hakkuumäärä on 50 miljoonaa kuutiota, mikä vastaa viime vuosien keskimääräistä käyttöä. Taloudellisesti olisi hakattavissa vuosittain hieman yli 80 miljoonaa kuutiota teollisuuttamme varten. Sivutuotteena saisimme uusiutuvaa energiaa. Jos runkopuuta korjattaisiin nykyistä enemmän, samalla onnistuisi tehokkaasti myös vähempiarvoisen energiapuun korjuu ilman erikoisia järjestelyjä. Hakkuutähteitä voi myös hyödyntää nykyistä tehokkaammin. Kansallisen metsäohjelman mukaan tavoitteena on korjata vuosittain perinteisten hakkuumäärien lisäksi 12 miljoonaa kuutiometriä energiapuuta. Tämä on erittäin kunnianhimoinen tavoite. Viime vuosina energiapuuta on korjattu noin 5 miljoonaa kuutiota, mikä osoittaa parhaiten tavoitteen ja todellisuuden eron.

On laskettu, että teknis-taloudellisesti olisi korjattavissa 15 miljoonaa kuutiota energiapuuta, mutta sellaisen määrän korjuu vaatisi suuria ponnisteluja. Tärkeämpää kuin jokin suurimman käyttömäärän toteuttaminen olisi, on ryhtyä määrätietoisin toimiin kotimaisten energiaraaka-aineiden käytön lisäämiseksi nykyisestään. Kivihiili ja maakaasu eivät voi loputtomiin olla suomalaisten vastaus eurooppalaiseen ympäristöpolitiikkaan.

Energiapuuta, aurinkoa, vesienergiaa, jätteitä...

Energiapuun käyttöön liittyy aina kotimaisen turpeen käyttö. Yhteiskäytössä puu ja turve ovat erinomainen polttoaine. Molempia riittää maassa lähes rajattomasti myös kotimaisten liikennepolttoaineiden tuotantoon. Keskustelu turpeen uusiutumattomuudesta on turhaa ajanvietettä, kun joka tapauksessa turvetta tulee joka vuosi lisää enemmän kuin sitä käytetään. Kansainvälisen ilmastopaneelin kannanotot ovat viime päivinä joutuneet kyseenalaisiksi tunnetuista syistä, suomalaisen on syytä keskittyä omiin mahdollisuuksiin energiantuotantonsaan. Muut maat eivät tee sitä puolestamme.

Myös rakennetut vesistöt kannattaa hyödyntää tehokkaasti, jotta tuulivoiman käytön kannalta välttämätön säästövoima voidaan turvata. Vesivoiman hyödyntämisen ympärillä käydään hyvin tunnepohjaista keskustelua, mutta aina on muistettava, että vapaana virtaaviin koskiin ei olla tietenkään kajoamassa. Aurinkoenergia tarjoaa myös mahdollisuuksia, kuten myös maatalouden kautta tuleva peltoenergia. Nämäkin keinot kannattaa hyödyntää siellä, missä se on mahdollista. Tekniikka kehittyä koko ajan, mikä tekee ennen mahdottomaksi koetun mahdolliseksi. Maalämpö on jo käytössä ja sen lisääminen pitää ottaa vakavasti. Ruotsi on tässäkin mielessä meihin nähden ammatillainen.

Jätteissä on myös runsaasti energiaa, jota meidän edelleen kannattaa rahdata mätänemään kaatopaikoille metaania tuottamaan. Suomeen sopisi noin kymmenen suurta jätteillä toimivaa voimalaitosta. Näin saataisiin arvokas energia talteen, kaatopaikkojen metaanipäästöt loppuisivat ja ympäristömme kannalta tekisimme vuosituhaten aluksi todella merkittävän ympäristöteon. Kaikki mainitut toimet energiantuotannossa ovat ulottuvillamme.

Pelkästään huoltovarmuuden kannalta on energiantuotantoa hajautettava ja otettava käyttöön kotimaisia polttoaineita, jotka ovat aina käytössä riippumatta maailman tilanteista.

Onko energiapuomme tulevaisuus ulkomailla?

Uusiutuvien energioiden käytön lisääminen vaatii ennakoluulottomia toimia eduskunnalta. Lainsäädäntöä muuttamalla on suosittava uusiutuvia polttoaineita fossiilisten sijaan. Syöttötariffit tarjoavat oivallisen keinon ja sitä on Euroopassa käytetty jo menestyksellä. Tuulivoimalle ja biokaasulle tulee syöttötariffi jo tämän vaalikauden aikana, mutta puun pohjaiselle sähkölle sitä ei olla suomassa.

On merkittävää, että metsäteollisuus vetoaa puulla tuotetu-

tun sähkön vaarantavan markkinapuun saatavuuden. Samaan aikaan metsiin jää vuosittain hakkaamatta 30 miljoonaa kuutiometriä puuta, ja varsinaista energiapuuta voitaisiin korjata lisää reilusti kaksi kertaa nykyisestä eli 7 miljoonaa kuutiota. Metsäteollisuuden perustelut tuntuvat ontuvilta näitä lukuja tarkasteltaessa. Taitaa paremminkin olla kyse omien raaka-ainemarkkinoiden suojaamisesta kuin todellisesta huolesta puun riittävyydestä. Jos emme itse laita syöttötariffejamme kuntoon, voi edesämme olla aika, jolloin kotimaista energiapuuta rahdetaan Euroopan markkinoille paremman hinnan takia. Näinhän on tapahtunut jo puupelletille, joka virtaa Suomesta Ruotsiin päästökaupparjestyelmän ansiosta. Haluammeko todella tukea toisen valtion energiantuotantoa pitämällä oma lainsäädäntömme edelleen muuta Eurooppaa huonompana. Nyt olisi kiireesti verotusta muuttamalla tuettava pellettien käyttöä kotitalouksissa öljylämmitystä ja suoraa sähkölämmitystä korvaamaan. Kotitalousvähennys olisi jo hyväksi havaittu keino, jota pitäisi käyttää heti. Samalla tuettaisiin suomalaista työtä.

Jos haluamme käyttöön lisää energiapuuta, on kestävä metsäteollisuuden rahoituslain mukaisia varoja lisättävä valtion talousarvioon ennakoluulottomasti. Kansallisen metsäohjelman tavoitteisiin pääsemiseksi nykyiseen 70 miljoonan euron määrärahaan pitää saada reilu tasokorotus. Jo 100 miljoonan euron vuosittaisella määrärahalla voitaisiin olennaisesti lisätä energiapuun käyttöä. Valtiolla sijoitus ei olisi kustannus, koska verotuksen kautta tulevat tuotot kasvaisivat samalla.

Väyläpolitiikkaa

Uusiutuvien energioiden lisäkäyttö on mahdollista, jos väyläverkkomme olisi kunnossa. Vuodesta 1995 lähtien on perustienpitoon syntynyt 1,5 miljardin euron hoitovaje. Vuosittain on kyse noin sadan miljoonan euron lisära-



Eduskunnan kanavaryhmän puheenjohtaja kansanedustaja Hannu Hoskonen

hoituksesta. Tämä vaje näkyy alemman tieverkon erittäin huonona kuntona. Jos lisäämme markkinahakkuita, on tiestön kunto rajoittava tekijä, kun kuorma-autoliikenne ei ole ympärivuotisesti mahdollista alemmalla tieverkolla. Tavoitteiden mukaiset hakkuut toisivat satojatuhansia rekkakuormia lisää nykyisiin kuljetuksiin vuositasona. Joka ainoa puuerialoittaa taipaleensa käyttöpaikalle nimenomaan sorateiltä, joiden kunto alkaa olla hälyttävä. Talvien lyhetessä nykyinen tienhoito ei ole ollut riittävää varojen puuttuessa. Näin kansallissomaisuutemme rappeutuu hiljalleen. Samoin on käymässä rataverkollemme, noin sadan miljoonan euron vuosittainen vaje hoitovaroissa näkyy ja joillekin radoille uhkaa purkutuomio, ellei kansakunta havahdu. Viime vuosina on toki ratoja ja alempaa tieverkkoakin kokenettu, mutta taso on ollut riittämätön tilanteen muuttamiseksi.

Kivikautista ajattelua vesiväyläliikenteestä

Sisävesiliikenteen kehittämisen Suomessa on uskomaton tarina, jonka ei pitäisi olla totta. Suomella on jääkauden ansiosta maailmassa ainutlaatuinen sisävesiverkosto, jonka käyttäminen kuljetusväylänä olisi erinomainen mahdolli-

suus. Mutta kivikautisesta ajattelusta johtuen emme ole käyttäneet tätä mahdollisuutta juuri ollenkaan hyväksi. Tätä todistaa parhaiten juuri julkaistu liikenneministeriön työryhmän selvitys, jolla pyrittiin selvittämään Päijänteiden-Keiteleen vesistön hyödyntämistä energiapuun ja turpeen kuljetuksiin laivalla Keljonlahden voimalaitoksen tarpeita varten.

Seurasin työryhmän työtä yhtenä kiinnostuneena ja en voi ymmärtää sitä, että työryhmä ei tunnusta tosiasioita ja käyttää sitä samaa ennakkoasennetta, jolla on ennekin torjuttu edullisimman, puhdaimman ja turvallisimman kuljetusmuodon hyödyntäminen maassamme. Ihmeellistä asiassa on se, että jopa tosiasiat halutaan kieltää, jotta päästään tiettyyn päämäärään. Eduskunnassa käsitellään parhaillaan ilmasto- ja energiapolitiittista tulevaisuuslontekoa. Tämäkö on liikenneministeriön viesti puhdas- ta kuljetusmuotoa kohtaan Suomessa. Olisi jo korkea aika huomata, mikä on liikenteen kehityssuunta muualla maailmassa. Vesiteitä käytetään Euroopassa tehokkaasti. Venäjällä asia osataan myös. Vesitiekuljetuksia on käytetty muualla kautta historian, mutta me satsaamme vain kumipyörän varaan. Toivottavasti tässä asiassa löytyy viisautta tunnustaa tosiasiat.

Liikennevaliokunnan puheenjohtaja Martti Korhonen risupaketista:

Se on hyvin surkea esitys

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Martti Korhonen antaa elinkeinoministeri Mauri Pekkarisen risupaketille tylyn arvosanan: ”surkea!” Se ei toimi. Yksinkertaisesti meidän tiestömme on niin surkeassa kunnossa, että tällaisia puumääriä ei saada metsistä pois, vaikka metsänomistajat myisivätkin energiapuuta.



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Martti Korhonen

Metsänomistajien myyntihallukkuudesta ei ole minkäänlaisia konkreettisia tietoja. Ainakaan Oulun Toppilan voimalaitos ei ole saanut hankittua tarvitsemiaan puumääriä. Tästäkin saattaa muodostua pulmia risupaketin tielle.. Tiedämme, että maantiemme rappeutuvat koko ajan. Mutta budjeteissa ei teitten parantamiseen osoiteta tarvittavia lisämäärärahoja. Nyt on keksitty, että ”tehdään vähemmällä enemmän”. Maanteillä se merkitsee, että entisen kuuden sentin asfalttikerroksen tilalle ajetaan vain kolmen sentin kerros. Jokainen tietää, ettei näin vähäinen asfalttikerros pidä vettä. Vesi läpäisee pintakerroksen varsin nopeasti. Siitä seuraa vakavia routataurioita.

Rekkaliikenne syö ohuen asfalttikerroksen

Kun rekkaliikenne kasvaa entisestään risupaketin myötä, ohenevat asfalttikerrokset kuluvat nopeasti. Uria tulee ja liikenteen turvallisuus vaarantuu. Syntyy järjenvastainen tilanne: Kun teitä piti parantaa, niitä heikennetään entisestään! Maanteitten ja ratojen nykykunnossa pitäminen vaatisi 200 miljoonan euron vuotuisen lisämäärärahan. Sellaisia rahoja budjeteista on turha etsiä. Mikäli haluamme parantaa tiestöämme ja rataverkkoamme, rahaa pitäisi lisätä useita kymmeniä miljoona tämän päälle vuodessa. Rataverkostomme vaatisi pikaisesti peruskorjausta ja osittain uusimista. Tuon tuostakin kiskot murtuvat, vaihteet reistailevat, veturit ja vaunut putoilevat ja liikenne kärsii. Mutta esiteyillä ”budjettikehyksillä” korjaus ja uusiminen ei onnistu, päinvastoin. Nytkin Seinäjoen - Oulun radan uusiminen uhkaa keskeytyä jo elokuussa, jollei lisämäärärahaa saada. Ja jollei tälle rataosuudelle osoiteta lisää rahaa, se ei valmistu vuoteen 2014 mennessä niin kuin oli aikomus ja tarkoitus. Lisäksi on muistettava, että aikanaan yksityisellä rahalla rakennettujen teiden takaisinmaksuvelvoite vuosina 2011

- 2014 on 270 miljoonaa euroa. Siitä seuraa, että varsin naisten maanteitten perusrannukseen jää aivan liian vähän varoja.

Suomen maanteillä liikkuu 80 000 rekkaa

Nykyisin maamme teillä liikkuu noin 80 000 rekkaa. Ne kuljettavat vuosittain yli 450 miljoonaa tonnia tavaraa. Se tekee rekkaa kohti 5600 tonnia. Kun tähän lisätään hake- ja turverekat, liikenne maanteillä kasvaa huomattavasti. Voi arvioida, että yksi rekka-auto tuo biovoimaloille haketta ja turvetta runsaan minuutin välein. Tietysti niiden on palattava noutamaan uutta kuormaa. Näin vajaassa minuutissa rekka tulee ja palaa. Tämä risupaketti lisää rekkaliikennettä roimasti, ellei kehitetä rauta- ja vesiteitä. Jos tämä 13,5 miljoonan kiintokuution (34 miljoonaa irtokuutiota) hakemäärä kuljetaan pelkillä rekoilla, se merkitsee vuodessa lähes 300 000 rekkakuorman lisäystä nykyiseen liikenteeseen. Risupaketilla piti päästä puhtaampaan energiatuotantoon, mutta toisaalta sen kautta lisätään rajusti liikenteen aiheuttamia päästöjä. - Risupakettihan vaatii vielä turvetta noin 100 000 rekkakuormaa vuodessa. Turvetta ja haketta käytetään yhdessä hakkeen kanssa mm. no-

keentumisen vähentämiseen ja estämiseen. Näin tämä uusiutuvan energian raaka-ainepaketti kulkee biovoimaloihin yhteensä 400 000 rekkakuormalla.

Logistiikka ei kiinnosta yritysten johtajia

On muistettava ja huolestuneena pantava merkille, että Suomessa kuljetetaan Euroopan maista eniten tavaroita maanteitse. Suomessa maanteillä liikkuu tavaraa kaksi kertaa enemmän kuin esim. Ruotsissa. Kaikesta kotimaan tavaraliikenteestä kaksi kolmasosaa (n. 66%) kuljetetaan autoilla. Siitä seuraa, että meillä pitkien etäisyyksien Suomesa logistiset kustannukset ovat suuremmat kuin missään muussa Euroopan maassa. - Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä maaliskuulta 2009 todettiin, että yritysten liikevaihdosta logistiikka nielee 14,2 prosenttia. Suomen logistiikkakustannukset suhteessa BKT:een ovat 19 prosenttia, muissa teollisuusmaissa 10 - 17 prosenttia. Tästä erosta kertyy miljardien ylimääräinen lasku teollisuudelle.

Yllättäen samaisessa selvityksessä havaittiin, että ”vaikka logistiikan merkitys yritysten asiakaspalvelun tasolle, kannattavuudelle ja kilpailukyvyllä on erittäin suuri erityisesti keskisuurille ja suurille yrityksille, ei logistiikan kehittäminen näytä olevan ylimmän johdon etusijalla kuin puolessa yrityksissä.” Tähän kyselyyn vastasi 2700 yritystä, joten se on melko kattava. Suomessa logistiikkakustannukset ovat noin 35 miljardia euroa eli suurin piirtein yhtä suuret kuin kaikkien tietojemme arvo on. Jo muutaman prosentin kustannusten lasku

parantaisi kilpailukykyä jopa parilla miljardilla eurolla vuodessa.

Rautateitä ja vesiliikennettä tietoisesti syrjitty

Tässä se ongelma onkin. Mutta meidän liikenneviranomaisemme ovat systemaattisesti laiminlyöneet rautateitten parantamisen ja sisävesiliikenteen kehittämisen. Näillä toimilla olisimme voineet vähentää rekkaliikennettä eurooppalaiselle tasolle, pienentää maanteitten kulumista ja korjaustarvetta, parantaa elinkeinoelämän logistisia kustannuksia ja siten edistää myös kansantaloutta. Olen varma, että jos metsä- ja metalliteollisuutemme olisivat kantaneet huolta logistiikkakustannuksistaan, niin meillä olisivat jo vuosia olleet erinomainen ympärivuotinen sisävesiliikenne ja paremmat rautatiet. Muistutan vielä, että laajeneva kaivosteollisuus vaatii hyvät raskaan liikenteen yhteydet. Siinä rautatiet nousevat keskeiseen asemaan.

Oulussa voimale ei saanut puutavaraa

Meillä Oulussa on ollut ongelmia puun saannissa. Olisimme ostaneet sitä Toppilan voimalaitokseen, mutta puuta ei ole löytynyt lähialueilta. Metsien omistus on niin pirstaleinen, että myyjillä ei joko ole tietoa metsiensä tilasta tai sitten he eivät yksinkertaisesti tarvitse metsänmyynnistä saatavaa rahaa. Oulun Toppilan voimalaitoksen puuongelmaa selittävät myös eräät historialliset seikat. Oulun eteläpuolelle avautuvat Topeliuksen ihailemat puutotmat Limingan niityt, Temmeksen ja Lumijoen viljelykset ja laajat suoalueet, itään päin viljeltyjä lakeuksia riittää Tyrnäville ja Muhokselle saakka,

pohjoisessa törmätään Haukiputaan asutukseen ja Iijoen viljeltyihin ranta-alueisiin. Ainoa metsäinen suikale löytyy vain koillisesta, entisten Kiimingin ja Yli-Kiimingin kuntien sekä edelleen itsenäisen Pudasjärven suunnalta. Mutta matkaa kertyy jo liikaa. Toki Pohjois-Pohjanmaalla harvennusmetsiä riittää. Soita on vuosikymmenien aikana ojitettu oikein urakalla, nuoria metsiä on runsaasti ja suoranaisia risukoitakin löytyy eri puolilta maakuntaa. Mutta esteeksi tulevat pitkät kuljetusmatkat. Ja sitten se teitten kunto. Jääkauden jälkeisen maan nousuman synnyttämällä alavalla Pohjois-Pohjanmaalla maaperä on yleensä pehmeä. Varsinkin kelinrikkokausina niillä ei pystytä liikkumaan kuin korkeintaan henkilöautoilla ja traktoreilla. Ja kovapohjaiset maat alkavat vasta runsaan sadan kilometrin päästä, Pudasjärveltä kohti Koillismaata ja Kainuuta. Korhosen mukaan pienemmät sivutiet ja metsäautotiet eivät missään tapauksessa kestä 300 000 rekan vuotuisa rynnistystä. Niillä voidaan liikkua vain talvisin ja kesäisin; keväisin ja syksyisin ne ovat lähinnä kuravelliä. - Tämä risupaketti on yhtä surkea esitys kuin muutaman vuoden takainen varjopaketti, jolla pyrittiin energiapuun huomattavaan lisäämiseen. Tulkitsen asian niin, että tällä risupaketilla lohdutettiin keskustalasia metsänomistajia, jotka ovat olleet atomivoiman lisärakentamista vastaan.

Haastattelun tehnyt Ismo Parkkonen

Kansanedustaja Jouko Skinnari:

Jonkun pitäisi ryhtyä nyt ideoimaan ja edistämään vesiteitten kehittämistä



Eduskunnan talousvaliokunnan puheenjohtaja Jouko Skinnari (sd).

Jonkun muun pitäisi ideoida ja ajatella tämä asia. Muuten siitä ei tule mitään. Me olemme eduskunnassa ja sen kanavaryhmässä pohtineet asiaa kohta 15 vuotta. Olemme

Se on selvää, että vesiteitä tarvitaan Suomessa. Ja jo valmiina olevien tuhansien kilometrien mittaisten reittien käyttäminen ja uusien yhteyksien rakentaminen suurten järvien välille olisi välttämätöntä. Siihen ei ole kuitenkaan ryhdytty, koska meillä on edelleen vallalla kumipyöriä suosiva tahtotila ja rakenne, sanoo eduskunnan talousvaliokunnan puheenjohtaja lahtelainen Jouko Skinnari (sd). Skinnarin mielestä liikenne- ja viestintäministeriössä ei ole sellaista henkilökuntaa, jolla olisi intoa, halua ja tietotaitoa ryhtyä kehittämään maamme sisävesiteitä.

tehneet aloitteita, mutta yksikään hallitus ei ole aikunut ryhtyä tutkimaan saati toteuttamaan edes pieniä sisävesiliikenteelle suotuisia ratkaisuja.

Skinnari näkee asian niin, että Suomeen on vuosikymmenien aikana kehittynyt tai kehitetty liikennepolitiikka, joka suosii ennen muuta kumipyö-

räliikennettä. Sen seurauksena maamme yritysmaailman logistiikkakustannukset ovat huomattavasti suuremmat kuin monissa muissa EU-maissa. Eikä Skinnari jätä aivan rauhaan edes VR:ää.

Vaikuttaa siltä, että sielläkin on kumipyöräliikenteen tukijoita, koska tariffit ovat kovin

korkeat. Sielläkin asiaa olisi syytä pohtia.

Yrittäjät tukemaan sisävesiliikennettä

On tietysti totta, että liikenneväylien entisellään pitämiseen saati sitten kehittämiseen ei ole moniin vuosiin myönnetty riittävästi määrärahoja.

Ns. risupaketti lisää valtavasti rekkaliikennettä ellei rautateitä ja vesitieliikennettä kehitetä. Juuri tämänkaltaiset raaka-ainekuljetukset sopisivat vesiteille. Suomessa on kehitetty jo sellaisia alustyyppöjä, jotka kulkevat matalalla ja joille jäät eivät ole esteenä. Ne pystyvät kulkemaan kaikissa olosuhteissa ilman jäänmurtoaapua. Samalla ne voisivat toimia myös muun teollisuuden ja rahtiliikenteen hyväksi.

Haastattelun tehnyt Ismo Parkkonen

Saimaan kanavalle uusi vuokrasopimus 50 vuodeksi

Pääministeri Matti Vanhanen ja Venäjän pääministeri Vladimir Putin allekirjoittivat Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkosopimuksen 27. toukokuuta 2010 Lappeenrannassa.



Kuva: valtioneuvoston kanslia/Janne Suhonen

Pääministerit allekirjoittamassa Saimaan kanavan vuokrasopimusta

Valtiosopimuksen mukaan Venäjä vuokraa omalla puolellaan olevan Saimaan kanavan ja siihen liittyvän alueen Suomelle. Sopimuksella turvataan kanavaliikenne 50 vuodeksi.

Suomen ja Venäjän välisiä virallisia neuvotteluja uudesta sopimuksesta on käyty liikenne- ja viestintäministeriön johdolla syksystä 2005 lähtien. Liikenneministeri Anu

Vehviläisen mukaan pitkään käydyt neuvottelut ovat sujuneet hyvässä yhteistyössä ja uuteen sopimukseen on sisällytetty monet aiemmin erillissopimuksin säädellyt asiat,

kuten luotsaus, jäänmurto ja matkailu.

- Sopimus aloittaa uuden aikakauden Saimaan kanavalla. Nykyisin noin 20 tuotantolaitosta käyttää kanavaa sään-

nöllisesti ja nämä yritykset työllistävät yhteensä 7000 henkeä. Uusi sopimus turvaa tavaraliikenteen ja vastaa myös kasvavan matkailun ja huviveneilyn tarpeisiin, sanoo Vehviläinen.

Kanavan perusvuokra Suomelle on 1,2 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäksi Suomi maksaa muuttuvaa vuokraa kanavalla liikennöivien alusten kokonaismäärän mukaan. Molemmilla mailla on oikeus periä erikseen määriteltyjä liikennemaksuja kanavan käyttäjiltä. Liikennöintioikeus laajenee ja myös kolmansien maiden matkustaja-alukset voivat käyttää kanavaa.

Venäjän puoleinen vuokra-alue pienenee, kun Suomi luo puu Suomenlahden suulla sijaitsevan Malyj Vysotskij –saaren (Ravansaari) vuokraamisesta. Vuokra-alueeseen lisätään Nuijamaan rajanylityspaikalta Brusnitskinojen raja-asemalle johtava uusi maantie.

Kanavaliikennettä yli 150 vuotta

Saimaan kanava avattiin liikenteelle ensimmäisen kerran vuonna 1856. Suurempien laivojen vuoksi kanavaa on uudistettu perusteellisesti kahden otteeseen. Nykyinen kanava otettiin käyttöön vuonna 1968. Kanava on 43 kilometriä pitkä ja se on porrastettu kahdeksalla sululla. Rajan takainen kanava-alue vuokrattiin Neuvostoliitolta 50 vuodeksi vuonna 1963.

Suomi ylläpitää kanavaa sekä huolehtii alusliikenteen ohjauksesta ja turvallisuudesta sekä luotsauksesta ja jäänmurrosta. Venäjä vastaa luotsauksesta ja jäänmurrosta kanavalta Suomenlahteen johtavilla väylillä.

Lisätietoja:

Saimaan kanavan kanava-valtuutettu, kansliapäällikkö Harri Pursiainen, puh. 0500 787742 tai liikennepalveluyksikön päällikkö, hallitusneuvos Silja Ruokola, puh. 040 580 0894



Pohjoisen napa-alueen jäiden sulaminen on huolestuttava ilmiö

Maapallon ylikuumeneminen on estettävissä pienten askelten teoilla

Jäiden sulaminen eteläisellä ja pohjoisella napa-alueella, Grönlannissa ja vuoristoissa johtaa merenpinnan huomattavaan kohoamiseen, tundra-alueille ja meren pohjasedimentteihin sitoutuneen me taanin vapautumiseen ja maapallon ilmaston rajuun muutokseen. Maapallon lämpötila saattaa nousta useilla asteilla. Näin tiivistä tieteiskirjailija, ympäristöaktivisti, kehitysmaa-asiantuntija Risto Isomäki maapallon edessä olevat ongelmat vesiliikenneseminaarissa Lappeenrannassa helmikuussa.

Viimeiset vuosikymmenet ovat olleet lämpimiä. Aikaisemmat lämpöennätykset on rikottu. Kuumin oli vuosi 1998, ja tällä vuosituhanalla lämpimimmät vuodet ovat olleet 2005 ja 2009. Miten se näkyy? Isomäki listaa: Sulamisprosessi on jo laaja. Vuoristojäät ovat vähentyneet, ikiroutaan Siperiassa ja Alaskassa on ilmaantunut järviä, Itä-Antarktis on alkanut sulaa, ja Pohjoisella Jäämerellä jääkannen koko on supistunut rajusti: 1994 sen laajuus oli 25 000 neliökilometriä, nyt vain 2500. Supistus on 90 prosenttia! Samalla jääkannen paksuus on vähentynyt puoleen siitä, mitä se oli vuonna 1958. Paikka paikoin jäätä on vain metrin verran.

Jäämeri vapautuu jäistä lähiaikoina

Miljoonan vuoden aikana Jäämeri ei ole kertaakaan ollut vapaa. Nyt arvioidaan, että pohjoinen jäämeri vapautuu jäistä jo aivan lähiaikoina. Kaikki tämä johtaa merenpinnan nousuun. Nyt arvioidaan, että merenpinta nousee 5 senttimetriä vuodessa. Mutta jos ja kun napajäätiköt sulavat, merien pinta nousee metrikaupalla. Maapallon asutuksesta on valtava määrä juuri niillä alueilla, joissa merenpinnan nousu aiheuttaa suurta tuhoa. Suomessakin lähes kaikki rannikkokaupungit kärsisivät suuria vahinkoja. Mutta merenpinnan nousu ei ole ainoa ongelma. Jääkannen ja ikiroudan sulaessa ilmaan vapautuu metaania, joka on 20 vuoden aikavälillä 63 kertaa voimakkaampi kasvihuonekaasu kuin hiilidioksidi. Mutta niin kauan kuin metaani on ilmakehässä, se lämmittää ilmastoa 100 kertaa niin paljon kuin hiilidioksidi.

Ikirouta sulaa, metaani vapautuu

Pohjoista Siperiaa on totuttu pitämään ikiroudan alueena, mutta 2005 venäläinen tutkija Sergei Kirpotin toi julki, että Länsi-Siperian ikiroudan alue on alkanut sulaa. Miljoonan neliökilometrin laajuinen alue oli tullut täyteen pieniä järviä. Ja nyt Isomäen mukaan Länsi-Siperian tundra-alueella on enemmän vettä kuin maata. Vanha tundra on lampien ja järvien tähdittämä. On arvioitu, että jo 2005 Länsi-Siperian ikirouta-alue tuotti 100 000 tonnia metaania päivässä. Pahinta on, ettei Länsi-Siperian ikirouta-alueen sulaminen voi pysähtyä itseksensä. Monien tutkijoiden arvion mukaan ikiroudan sulaminen voi pysähtyä ainoastaan, jos alue viilenee merkittävästi. Mutta miten, jos maapallon lämpeneminen edistyy? Isomäki jakaa ikiroudan alueet kahteen osaan: toinen on kuivaa ja toinen märkää ikiroutaa. Kun kuiva ikirouta sulaa, siihen varastoitunut eloperäinen aines tuottaa pääasiassa hiilidioksidia. Mutta kun märkä ikirouta eli jedoma sulaa, sen pinnalle kertyy vettä. Ikiroudan sisältämä eloperäinen aines jää veden alle ja sen sisältämä hiili vapautuu ilmakehään metaanina. Isomäen mukaan on arvioitu, että Siperian ”märkä” ikirouta-alue, jedoma, sisältää 500 miljardia tonnia hiiltä.

Jäämeren pohjan ikijää sulaa

Pohjoisen Jäämeren pohjalla on ikijää, joka sisältää metaania. Huippuvuorilla ja Siperiassa on meren pohjakin alkanut sulaa. Sulaminen vapauttaa metaania ilmakehään. Ja metaani johtaa ilmaston lämpenemiseen.

Tämä on vakava ilmiö. Huolimatta valtavasta vastapropagandasta, suurin osa alaa tutkivista tiedemiehistä ja -naisista on sitä mieltä, että ilmastoto todella lämpenee.

Kasvituotanto tulee muuttumaan

- Ilmaston lämpeneminen johtaa myös ravintokasvien tuotannon muuttumiseen. Esimerkiksi kassavan (maniokin) tuotanto saattaa vaarantua ilmaston lämpenemisen myötä. - Jos hiilidioksidin määrä kaksinkertaistuu ilmassa se lopettaa kassavan sadot. Se aiheuttaa ihmisille suuria ongelmia lähinnä trooppisissa maissa, joissa kassava on miljardeen ihmisten pääasiallisinta ravintoa. Hiilidioksidin määrän kasvu aiheuttaa myös muiden kasvien ja puiden elinolojen muuttumisen. Sen vaikutus näkyisi varsin draamatisesti myös Suomessa. Onko nykymaailma siirtynyt samalle kaaosuralle kuin Maya-kulttuuri Meksikossa. Siellähän entiset kaupungit hylättiin, ja viidakko peitti valtavat pyramidit ja kaupungit, joita on vasta viime aikoina kaivettu näkyviin. Tai sitten Tyynellä merellä autoitunut Pääsiäissaari, jonne hävitetyn kasvillisuuden sijaan jäivät vain jättimäiset kivipatsaat tuijottelemaan aavalle merelle? Odottivatko patsaat meren takaa tulevaa pelastajaa? Oliko saaren asukkailla vielä hämärä muisto muinaisesta kotimaasta esiisien kertomusten pohjalta? Kummankin kulttuurin arvelaan tuhoutuneen ympäristön ja maaperän liiallisesta ryöstämisestä. Mayat jättivät jäljelle suurten pyramidiiden ja tyhjentyneiden kaupunkien lisäksi vain kirjoituksensa ja huomattavat matemaattiset

ratkaisunsa, Pääsiäissaaren asukkaat vain valtavat louhokset ja kivipatsaat.

Isomäki ei ole toivoton

Isomäki ei ole toivoton. Isomäki uskoo, että maapallo on pelastettavissa. Hänen mielestään nykyiselle menolle on tehtävä jotain. Hän ei kuitenkaan usko ”kertarysäykseen”. Isomäen mukaansa on keskityttävä sellaisiin asioihin, jotka eivät vaadi ihmisiltä heti hirtittäviä ponnistuksia. Hän uskoo, että ihmiset saadaan mukaan sellaiseen toimintaan. Suuret ratkaisut ylittävät usein ihmisten käsityskyvyn ja mielikuvituksen. Ihmiset näkevät ja kokevat pienet ratkaisut läheisiksi ja saavutettavissa oleviksi. Ja se merkitsee jo paljon. Isomäki linjaa kirjassaan ”34 tapaa estää maapallon ylikuumeneminen” pienten askelten ilmastopolitiikan. Näiden ”tapojen” toteuttaminen ei todellakaan vaadi suuria investointeja. Ne ovat toteutettavissa, jos hallitukset vihdoinkin ottavat tiedeihmisten varoitukset todesta.

Ihminen voi vaikuttaa heti

Olisi puututtava kiireesti viiteen kohteeseen, jotka vaikuttaisivat varsin nopeasti maapallon ilmastoon. Näin Isomäki: **Ensiksi** pitää eliminoida öiset suihkukoneiden tiivistymisjuovat pohjoisen pallonpuoliskon taivaalta. ”Tämä on ainoa ilmastoa lämmittävä asia, jossa meidän on mahdollista saavuttaa hyvin suurta ja draamaattista edistystä hyvin nopeasti”, hän väittää. **Toisena asiana** Isomäki pitää noen satamisen vähentämistä pohjoisille jäätiköille ja lumikentille. Se tapahtuisi lisäämällä aurinkokeittimien mää-



Risto Isomäki Suomen Vesitieyhdistyksen seminaarissa helmikuussa 2010.

rää, parantamalla puun polttotekniikkaa, torjumalla metsä- ja turvepaloja, vähentämällä peltojen kulutusta, korvaamalla hiilisähköä uusiutuvalla energialla ja siirtymällä nykyisen kaltaisista autoista sähköautoihin

Lisää lehtipuita havupuiden sijaan

Kolmantena Isomäki kasvattaisi lehtipuiden osuutta pohjoisella havumetsävyöhykkeellä. Se parantaisi alueen heijastavuutta. Nykyisin tummat ja laajat havumetsäalueet sitovat valtavasti aurinkoenergiaa. ”Me voimme tehdä nämä muutokset itse tai sitten me voisimme yksinkertaisesti vain rajoittaa hirvenmetsästystä niin, että hirvien määrä Suomessa, Ruotsissa, Norjassa, Venäjällä, Kanadassa ja Yhdysvaltain pohjoisosissa kasvaa vähintään muutamia kertoja nykyistä suuremmaksi. Kymmenen kertaa nykyistä suurempi hirvikanta pistelisi muutaman talven kulu-

sa poskeensa kaikki nuoret männyt ja talloisi ison osan kuusentaimista, ja muuttaisi suhteellisen nopeasti ison osan pohjoisesta havumetsävyöhykkeestä paljon nykyistä lehtipuuvaltaisemmaksi.” **Neljanneksi** hän sekoittaisi puuhiiltä peltoihimme ja istuttaisi eri puolille maailmaa muutamia miljardeja apinanleipäpuita ja muita suurikokoisia hedelmäpuita. Hän muuttaisi jätevesien puhdistuslaitokset tehtaisiksi, jotka tuottaisivat biodieselä yksisoluisista < levistä ja säilövät levien sisältämää hiiltä suolaan. **Viidenneksi** Suomen, Euroopan Unionin ja Venäjän pitäisi yhdessä perustaa valtoiden ja muiden tahojen yhdessä omistama kansainvälinen energiayhtiö, joka tuottaisi tuulivoimaa Jäämeren rannalla. Lukekaa ihmeessä Risto Isomäen kirja: ”34 tapaa estää maapallon ylikuumeneminen”.

Haastattelun tehnyt Ismo Parkkonen

Risto Isomäen lapsuuden näky toteutui:

Kirjoittaminen on miehen suuri intohimo ja harrastus

Risto Isomäellä oli jo hyvin pienenä mielessään selvä näky siitä, mikä hänestä isona tulee: se oli kirjailija! Tämä käsitys vahvistui jo ennen kouluikää.

Lukemaan hän oppi 5-6-vuotiaana, mutta jo sitä ennen hänen käsityksensä kirjoista ja kirjallisesta maailmasta oli avartunut: isä, reumatologian professori, ja lehtori-äiti näet

lukivat pojalle paljon kiinnostavia tarinoita. Se kehitti mielikuvitusta, älyä ja halua perehtyä asioihin. Kotona oli varsin laaja kirjasto, jota lukemaan oppinut

poika käytti innokkaasti hyväkseen. Etenkin luontoon liittyvät teokset olivat mielenkiintoisia. Risto Isomäki on ollut linturiikki. Ensimmäiset hätkäh-

dyttävät muistot hänellä on 1960-luvun alun Turusta, jossa Kupitaan puistossa kesäisin tassutellivat – ja tassuttelevat edelleenkin – isot, värikkäät ja kirkuvat riikinkukot.

Olin kai alle kaksivuotias, kun minut häkellytti riikinkukko koiras loistavilla väreillään ja mahtavalla levitetyllä pyrstöllään. Se on jäänyt elävästi mieleen. Seuraava ”luontoelämys” sattui Vetelissä, jonne Isomäet siirtyivät. Kolmivuotiaasta tenavaa varoitettiin, ettei saa mennä lähelle, jo jäärätteessä olevaa ojaan. Poika ei olisi ollut poika, ellei hän olisi tuota

pikaa kipittänyt juuri sinne, mihin hän ei olisi saanut mennä. Ristosta näytti, että ojassa oli vain vettä. Mutta pohjassa oli jäänyt kerros, joka keikautti pienen miehen selälleen, ja molskis: poika oli veden alla. Mutta sieltä hän kuitenkin selvisi, tosin läpimärkänä.

Biomassan käyttöä voitaisiin lisätä energian tuotannossa

Suomen energian kokonaiskulutuksesta uusiutuvia energialähteitä on noin 28 prosenttia. Siitä puupolttoaineiden osuus on 21 prosenttia, vesivoiman neljä ja muiden lähteiden, kuten peltobiomassan, vain yksi prosentti.

Uusiutuvista energialähteistä valtaosa, noin 80 prosenttia, on biomassaa eli puun pienkäyttöä, metsäteollisuuden jäteliemiä, teollisuuden ja energiatuotannon puupolttoaineita. Lämpöpumpuilla, kierrätyspolttoaineilla ja muulla bioenergialla on vain marginaalinen merkitys, arvioi maa- ja metsätaloustieteen tohtori *Perttu Anttila* Metsäntutkimuslaitoksesta.

Tulevaisuudessakin uusiutuvista energialähteistä puupohjaisilla on suurin painoarvo. Erityisesti metsähakkeen ja puupellettien osuuden oletetaan tai toivotaan kasvavan moninkertaiseksi. Hakkeen käytön kasvulle asetettiin jo Lipposen hallituksen aikana varsin kunnianhimoinen tavoite: kasvattaa se nelin - viisin-kertaiseksi silloisesta tasosta.

Metsät kasvavat poistumaa enemmän

Anttila muistuttaa, että metsät kasvavat poistumaa enemmän. Sen vuoksi puupolttoaineiden käyttöä voidaan lisätä kestävästi. Kasvun arvioidaan olevan yli 100 miljoonaa kuutiometriä vuodessa, ja poistuma oli muutamia vuosia sitten noin 70 miljoonaa kuutiometriä. Mutta sen jälkeen tapahtunut metsäteollisuuden alasajo on supistanut hakkuita. Nyt näyttää siltä, että metsäteollisuus siirtää ennen muuta sellun ja paperin tuotantoa yhä enemmän Etelä-Amerikkaan ja Aasiaan, jossa paikalliset puulajit kasvavat muu-

tamassa vuodessa siihen mitaan, mihin meidän männyn, kuuset ja koivut yltävät vasten muutaman kymmenen vuoden ikäisinä. Jos tämä on pysyvä suuntaus, puun käyttö Suomen teollisuuden tarpeisiin tulee yhä vähemmän. Se merkitsee tietysti sitä, että puupolttoainetta voidaan käyttää entistä enemmän myös energian tuotantoon.

Kuitupuutakin energian tuottoon

METLAn (Metsäntutkimuslaitoksen) laskelmien mukaan metsäteollisuuden kuitupuun käyttö väheni vuodesta 2006 vuoteen 2008 mennessä 3 miljoonaa kuutiometriä. Se merkitsee, että kuitupuuta voitaisiin käyttää myös energian tuottamiseen.

Metsähakkeen määrä päätehakkuilta on supistunut huomattavasti viime vuosina. Esi-merkiksi kuusikoiden latvusmassan määrä on pudonnut vuoden 2000 yli 5 miljoonasta kuutiometristä alle 4 miljoonaaan kuutioon, kannot lähes 3 miljoonasta kuutiometristä alle kahteen miljoonaan kuuti-

toon. Sen sijaan männyn latvusmassan määrä on pysytellyt koko vuosikymmenen vajaan kahdessa miljoonassa kuutiometrissä ja kantojen noin miljoonassa kuutiometrissä. Päätehakkuilta voitaisiin metsähaketta hankkia nykyistä enemmän. Kun latvusmassaa oli 2008 päätehakkuilla yli 6,5 miljoonaa kuutiometriä, sitä käytettiin vain noin 2,5 miljoonaa kuutiota, kantoja niin ikään päätehakkuilta noin 0,5 miljoonaa kuutiota, kun mahdollisuuksia olisi ollut viisinkertaiseen määrään. Nuorten metsien energiapuuta olisi saatavilla 6 miljoonaa kuutiometriä, mutta käyttö oli vain runsaat 1,5 miljoonaa kuutiota. Lisäksi jalostuskäytön yli jäävää puuta oli 2008 noin 3 miljoonaa kuutiometriä.

Latvuksia ja kantoja Järvi-Suomessa

Päätehakkuiden latvus- ja kuusen kantomassan suurimmat lähteet sijoittuvat Järvi-Suomeen ja etenkin Vuoksen vesistön ympärille. Nuorten metsien energiapuun suurimmat määrät löytyvät Savosta

ja muusta Etelä-Suomesta ja ruotsinkieliseltä Pohjanmaalta. Vuoksen vesistön alueelta suurimmat nuorten metsien energiapuun saatavuudet löytyvät Mikkelistä, Leppävirralta, Juvalta, Heinävedeltä, Kuopiosta, Joensuusta, Nilsiästä, Lappeenrannasta, Ruokolahdelta, Joroisista ja Savonlinnasta.

Hakkeeseen liittyvät ongelmaa liittyvät hintaan, työvoimaan ja kuljetukseen.

Sitä mukaa kuin haketta käytäviä voimalaitoksia syntyy enemmän, kilpailu raaka-aineesta lisääntyy. Se todennäköisesti johtaa hakkeen hinnan kohoamiseen. Se on tulevaisuuden asia. Sen merkitys selviää vasta siinä vaiheessa kun lisää voimalaitoksia syntyy.

Työvoiman saanti ja kalusto ongelmina

Metsäntutkimuslaitoksen selvitysten mukaan työvoiman saanti ja kaluston riittämättömyys muodostavat vakavahkon ongelman. Jos suunnitelmassa olevaan hakemäärään pyritään, Koneitten ja työvoiman tarve kasvaa rajusti ja



jyrkästi aivan lähivuosina. Jos parinkymmenen miljoonan kuutiometrin hakemääriin päästään, se vaatii uudenlaisen näkemystä kuljetuksiin. Perinteinen rekkaralli ei pysty täyttämään tarpeita ja vaatimuksia. Sitä paitsi se tulee kalliiksi pitemmillä matkoilla. Vesitiekuljetukset ovat jo 100 kilometrin matkoilla huomattavasti halvempia kuin kumipyöräkuljetukset. Suunnitelmissa olevat matalalla kulkevat uudentyyppiset alukset ovat sekä Keski-Suomessa että Saimaan vesistöalueella ylivoimaisia hakkeen ja muun biomassan kuljetuksissa. Sitä paitsi ne ovat ympäristölle

ystävällisiä, sillä päästöt samankokoista lastia kohden ovat paljon pienemmät kuin rekkakuljetuksissa. Metlan arvioiden mukaan aluskuljetuksilla on suuri suorituskyky vesistöjen ympäristössä. Ne mahdollistavat myös varsin merkittäviä käytöpaikkoja vesistöjen lähellä. Uusilla laivoilla voidaan liikkennöidä ympärivuotisesti, sillä jää ei ole esteenä. Näin kahta kuljetusmuotoa ei tarvita. Sitä paitsi ne ovat kustannuksiltaan halvemmat, koska mm. niissä työvoimatarve on pieni.

Jatkoa sivulta 7

”Muumipeikko ja pyrstötähti” oli elämys

Risto Isomäen ensimmäisiä ikimuistoisia lukuelämyksiä oli ”Muumipeikko ja pyrstötähti”. Se sai pienen pojan haltioihinsa. Kouluajalla Risto koki uuden elämyksen: hän luki Mika Waltarin ”Sinuhe egyptiläisen”. Se teki suurimman vaikutuksen ennen sitä kokemaani ja myös sen jälkeen kokemaani. Se nostatti kiinnostuksen muinaisiin kulttuureihin ja ennen muuta Afrikkaan. Myös ”Turms Kuolematon” oli vaikuttava teos. Eikä sovi unohtaa Jules Verneä, tuota Nantesissa syntynyttä ranskalaista kirjailijaa, joka yhdisti seikkailuromaaniehinsa luonnontieteen saavutuksia, uusia keksintöjä ja mielikuvitusta. Ja samalla hän ennakoiti tulevaisuutta. Monet pojat haltioituivat Vernen romaaneista ”Sukelluslaivalla maapallon ympäri”, ”Maan ympäri 80 päivässä”, ”Viisi viikkoa ilmapallossa”, ”Maasta kuuhun” tai ”Matka maan keskipisteeseen”. Ne

ovat tieteellisten tosiseikkojen ja mielikuvituksen hedelmiä. Vernen elinaikana (1828-1905) mikään noista tekosista ei ollut mahdollista. Ja ehkä juuri siksi ne saivat ennen kaikkea valtavasti nuoria lukijoita eri puolilla maapalloa. Ja ennen televisiota ja muita nykyajan vempaleitä ne olivat vielä pari kolmekymmentä vuotta sitten hyvin suosittuja. Kyllä Jules Vernen vaikutus näkyy minunkin teoksissani, Risto Isomäki tunnustaa. Ja sen huomaa myös tarkkaavainen lukija.

Maailman tila huolestutti jo kymmenvuotiaasta

Isomäki on ehtinyt kaikenlaisia, mutta maailman tilan pohdiminen on kaiketi sittenkin ollut keskeisintä hänen toiminnassaan ja työssään. Maailman tilasta huolestuin toden teolla 10 -vuotiaana. Olin jo silloin mukana Luonto Liiton toiminnassa. Lukioaikana Kamputsean nälänhätä herätti kiinnostuksen maailman asioihin.

Pian tajusin, että monet kolmannen maailman ihmisten sairauksista johtuivat köyhyydestä ja nälästä. Useimpiin tauteihin olivat lääkkeet olemassa, mutta ne olivat liian kalliita käytettäväksi määrällisesti suurten kansanjoukkojen hoitamiseen. Tuossa vaiheessa ajattelin toimittajan uraa, mutta kehitysyhteistyö vei niin tavattoman paljon aikaa, että tämä haave jäi. Mutta myöhemmin toteutin sen alkuperäisen haaveeni eli, että minusta tuli kirjailija. Isomäen maailmankuvaan voimakkaat vaikutteet tulivat 1970 -luvun lopun ja 1980 -luvun alkupuolen ”ilmastosota”. Lukio ja ennen kaikkea Tampereen yliopisto avasivat hyvin lahjakkaalle nuorelle miehelle uusia näköaloja. Iso-
mäki tajusi että maailma on hänen edessään.

Nestle-boikotti ja Afrikan vaikutus

Isomäki oli aktiivisesti mukana Nestle -boikotissa. Tämä jäi tiyryks myi sellaista äidinmaidon vastiketta, joka aihe-

utti kehitysmaissa valtavasti lasten sairastumisia ja kuolemia. Boikotti oli niin tehokas, että Nestleen oma vastakampanja maksoi peräti 100 miljoona dollaria vuodessa. Isomäki oli nuoren miehen intohimolla mukana kampanjan johdossa. Kiistat yrityksen kanssa olivat kovia. Väittelyissä piti olla argumentit kohdallaan. Ja aina piti jättää jotain takataskuun, että pystyi torjumaan Nestleen edustajien väitteet. Tämän jälkeen Risto Isomäen tie vei ensiksi kehitysyhteistyöhön Afrikkaan, maanosaan joka jätti hänen maailmankuvaansa ja ihmiskäsityksensä pysyvät jäljet. -Afrikka teki minuun tavattoman suuren vaikutuksen. Afrikkalaiset ihmiset olivat ja ovat hienoja. He oikein kuplivat inhimillisyyttä. Afrikan villi luonto häkellytti kehitysyhteistyötyöntekijää. - Näin Masai - Maran kansallispuistossa gnu-antilooppien valtavan vaelluksen. Se on mykistävä ja hätkähdyttävä kokemus: satoja tuhansia eläimiä vaeltaa päiväkausia uusil-

le laitumille. Mikään ei kykene pysäyttämään tätä valtavaa massaa. Suomen ja eräiden Afrikan maisten metsäyhteistyö antoi lupaavia tuloksia. Mutta 1990 -luku oli traumaattinen. Neuvostoliitto romahti. Sen jälkeen USA on käytännössä määrännyt elintarvikkeiden maailmanmarkkinahinnoista, ja se on ollut tuhoisaa Afrikalle. Afrikassa on käyty 30 sotaa, korruptio on hirveä, ja monissa maissa on mädäntynyt hallinto. Tämä vuosikymmen tuhosi edellisten vuosikymmenien myönteiset tulokset.

Uhkakuvia yhä olemassa

Isomäki on kulkenut monissa kehitysmaissa. Hän on nähnyt niiden ongelmat: köyhyyden, liikakansoituksen, nälänhädät ja sairaudet. Hän on perehtynyt niiden tekniiseen kehitykseen, sen tuloksiin ja myös taloudelliseen ja poliittiseen elämään. Hän tuntee ja tietää myös ns. kehittyneiden maiden tilanteen. Maailmassa ovat tietyt uhkakuvat olemassa. Mutta en ole

pessimisti. Uskon että tämän maapallon ongelmat voidaan ratkaista. Kun ihmiset ovat ne aiheuttaneet, ihmiset voivat ne myös korjata. Risto Isomäen lapsuuden näky on toteutunut. Hän on julkaissut useita romaaneja ja monta tietokirjaa. Parhaillaan on viisi (5) romaania työn alla; niistä neljä on lähes valmiina. Se on hirmuinen urakka. Nautin kirjoittamisesta, mutta stilisoiminen on kiusallista. Unelmani on, että saisin takaisin oman elämäni. Minulta on parikymmentä vuotta mennyt ”maailman parantamisessa”.

Haastattelun tehnyt Ismo Parkkonen



Kaupunginjohtaja Seppo Miettinen:

Lappeenrannalla on oma ilmasto-ohjelma

Ilmaston muutos ja mm. liikenteen kasvihuonepäästöt ovat ajankohtaisia asioita koko maailmassa ja myös Suomessa. Tässä suhteessa vesiliikenteellä on aivan erityinen asema. Vesiliikenteen kasvihuonepäästöt ovat n. viidennes koko liikenteen päästöistä, sanoi Lappeenrannan kaupunginjohtajaa *Seppo Miettinen* seminaarin avauspuheenvuorossaan.

Miettinen muistutti, että Lappeenrannan kaupunki on omalta osaltaan hyväksynyt ilmasto-ohjelman. Tavoite on päästöjen vähentäminen. Miettinen korosti puheenvuorossaan, että vesikuljetukset ovat energiatehokkaampia kuin maantiekuljetukset. Kasvihuonepäästöt ovatkin vesiliikenteessä merkittävästi pienempiä muiden liikennemuotojen päästöihin verrattuna. Vesiliikenteen lisääminen ja vesiliikenteen kilpailuedellytysten turvaaminen ovatkin tärkeitä keinoja myös ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

Vesitieverkon kehittäminen ja uusien väylien rakentamiset ovat aina olleet pitkän aikavälin investointeja, jonka viisaat päättäjät esimerkiksi Sai-

maan kanavan osalta jo yli 150 vuotta sitten rohkeasti tekivät. Vesitieteyhteyksien kehittäminen ja investoinnit niihin lisäävät sisävesialueen elämänuskoa, tuovat uusia investointimahdollisuuksia alueen teollisuudelle ja sitä kautta osaltaan vaikuttavat yritysten kilpailukykyyn ja työpaikkoihin, muistutti kaupunginjohtaja Seppo Miettinen.

Lappeenrantaan valmistui viime vuonna Lappeenrannan Energia Oy:n ja Pohjolan Voima Oy:n yhteinen biovoimalaitos, joka tarvitsee vuosittain Kaukaan tehdaslaitoksen ulkopuolelta kuljetettuna n. 20 000 rekka-autollista polttoainetta. Varsin luontevaa on, että mahdollisimman suuri osa tästä tuodaan vesiteitse

Saimaan alueelta tai Saimaan kanavan kautta. Vastaavia esimerkkejä on muuallakin Järvi-Suomessa. Miettisen mukaan tämän tyyppiseen kuljetukseen sopivaa ja myös jäissä kulkevaa kalustoa suunnitellaan parhaillaan. Saimaan kanavan maksimikokoisia uusia ja nykyaikaisia rahtialuksia on otettu käyttöön. Uskoa tulevaisuuteen siis perustellusti on eri tahoilla.

Bioenergian käytön lisääntymiseen liittyy monia etuja. Se työllistää Suomessa koko polttoaineketjussa ja korvaa samalla tuontipolttoaineita. Se vähentää Suomen kasvihuonekaasupäästöjä ja auttaa Suomea omalta osaltaan saavuttamaan ilmastositoumuk-

sensa. Bioenergian lisääntyvä käyttö antaa uusia mahdollisuuksia ja kasvua myös sisävesikuljetuksille.

Saimaan kanavan ja Saimaan sisävesiliikenteen puolesta on helppo puhua, koska sen edut ovat niin ilmiselvät, mutta tietoisuuden lisäämiselle vielä riittää paljon työtä. Energiasäästö on ajankohtainen asia myös Lappeenrannassa. Lappeenrannan teknisessä yliopistossa on Suomen suurin ja vahvin energia-alan koulutus ja tutkimus. 30 prosentilla vuoteen 2020 mennessä.

Ohjelmaan sisältyy mm. energiasäästötoimia, uusiutuvan energian lisäämistä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä.



Vesiliikenteen osalta voimme todeta olevamme kaikki hyvin tyytyväisiä siihen, että Saimaan kanavan uusi vuokrasopimus on saatu valmiiksi ja toivomme, että kaikki käytännön liikenteeseen vaikuttavat yksityiskohdat saadaan nopeasti selväksi.

Saimaan alueen kaupunkien kannalta odotukset Saimaan kanavan merkityksestä jatkossa ovat suuret. Saimaan kanava yhdistää laajan järvi-alueen mereen. Saimaalla on yhteensä yli 800 km syväväyliä ja muita merkittäviä julkisia väyliä yhteensä yli 2 700 km.

Liikennehallinto uudistui

Merenkululaitoksen väylätoiminnot, Ratahallintokeskus ja Tiehallinto yhdistyivät vuoden alussa Liikennevirastoksi. Liikennevirasto vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Viraston tehtävänä on edistää liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestäväää kehitystä.

Merenkulun, radan- ja tienpidon asiantuntemuksen yhdistäminen palvelee kansalaisia ja elinkeinoelämää aiempaa tehokkaammin ja kertoo myös tarpeesta käsitellä liikennejärjestelmää kokonaisuutena yli sektorirajojen. Tiivis yhteydenpito sidosryhmiin on osa tätä työtä.

Toiminnan painopiste siirtyy entistä enemmän väylistä liikenteen ja sen olosuhteiden kehittämiseen. Liikennejärjestelmäosasto keskittyy muutuvan toimintaympäristön analysointiin, asiakaslähtöiseen suunnitteluun, joukkoliikennekysymyksiin sekä koko liikennejärjestelmän kehittämiseen. Meriosasto, rautatieosasto ja tieosasto huolehtivat kukin väylänpidon ohjaamisesta vastuualueensa mukaisesti.

Uuden toiminnan organisointia asiakasta unohtamatta

Organisaatiouudistuksessa johtajatuksena on ollut asiakaspalvelujen katkeamaton ja sujuva saatavuus yhdistymisestä huolimatta. Liikenteen

ja infrastruktuurin alueella toimivien virastojen roolien selkeyttäminen jatkuu edelleen.

Uudistuksessa entisen merenkululaitoksen palvelut jakaantuivat kolmeen organisaatioon: Liikenteen turvallisuusvirastoon, TraFiin, siirtyivät alusturvallisuuteen liittyvät viranomaistehtävät, Liikennevirastoon väylänpidon tehtävät ja Meritaitoon operatiivinen meriväylänpito.

Liikenneviraston meriosasto vastaa vesiväylänpidon, merikartoituksen ja meriliikenteen hallinnasta ja ohjauksesta sekä talvimerenkulun avustamisesta. Osaston tehtävänä on kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustointiaedellytysten ylläpitäminen ja kehittäminen. Osasto vastaa vesiväylien turvallisuudesta sekä muista tehtävistä, jotka on säädetty valtion vesiväylien ylläpitäjän tehtäviksi.

Liikenneviraston pääjohtaja on Juhani Tervala. Meriosaston ylijohtajana toimii Raimo Tapio, meriliikenteen hallin-

nasta vastaa johtaja Matti Aaltonen, vesiväylistä johtaja Keijo Kostiainen ja merikartoituksesta johtaja Rainer Mustaniemi.

Useita hankkeita käynnissä

Tällä hetkellä on käynnissä tai vireillä poikkeuksellisen monia vesiväylähanketta. Naantalissa ja Raahen väylien ruoppaukset valmistuivat viime syksynä. Haminan väylän ruoppaukset käynnistyivät syksyllä, ja ne on määrä saada valmiiksi kuluvan vuoden aikana. Porin Mäntyluodon ja Pietarsaaren väylien ruoppaukset on suunniteltu käynnistettäväksi tämän vuoden aikana.

Lisäksi valmistellaan liikennepoliittiseen selontekoon kuuluvan Uudenkaupungin väylän syventämisen käynnistämistä vuonna 2011. Oman lukunsa muodostavat Kolarin kaivoshankkeeseen liittyvät suunnitellut Kemin Ajoksen ja Oulun väylien syventämiset, joiden käynnistäminen on kiinni kaivosyhtiön kaivoksen käynnistyspäätöksestä.

Sisävesillä on viimein tehty sopimus Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamisesta Venäjän kanssa. Sopimus allekirjoitetaan maiden pääministerien tapaamisessa toukokuussa. Sopimuksen myötä voidaan käynnistää Saimaan kanavan ja Saimaan syväväylien pitkään suunnitelluilla olleet kunnostustyöt, jotka turvaavat kanavaliikenteen jatkuvuuden.

Kilpailua avataan asteittain

Vesiväylien ylläpidossa merkittävänä haasteina ovat toiminnan tehostamisen ja tuotannon yhtiöittämisen edellyttämä väylähoitopalveluiden hankintojen avaaminen kilpailulle. Kilpailun avaaminen on suunniteltu tapahtuvaksi asteittain kolmen vuoden aikana siten, että vuonna 2013 kaikki palvelut hankitaan kilpailutuksen kautta.

veluiden maanlaajuinen kattavuus jatkuvasti kiristävissä määrärahatilanteessa.

Liikenneviraston ensimmäinen yhteinen vuosi on monella tapaa uuden opettelua, kolmen vahvan väylänpidon perinteen yhteensovittamista. Työ uudistuksen tavoitteiden saavuttamiseksi jatkuu, kun rinnakkaisia toimintoja

Liikennehallinnon uudistus



Sisävesillä hallituksen tekemä esitys uusiutuvien energialähteiden käytön tukemisesta luo mahdollisuuksia uusille biopolttoaineiden kuljetuksille. Merkittävä osa uusiutuvan energian lisäkäytöstä kohdistuu puuhakkeeseen, jonka kuljetukseen sisävesikuljetukset soveltuvat hyvin.

Hallitun kilpailun avaamisen kautta voidaan turvata Meritaito Oy:n toiminnan onnistunut käynnistäminen, turvata palveluiden saatavuus siirtymäkaudella ja saavuttaa merkittäviä säästöjä väylänpidon kustannuksissa. Kustannussäästöjen kautta voidaan turvata väylänpitopal-

yhdistetään ja yhteisiä toimintamalleja luodaan.

Olli Holm

DI, Liikenneviraston Meriosasto

Keiteleen kanavan perusparannus olisi erinomaisen kannattava

Keiteleen kanavan perusparannuksen yhteiskuntataloudellisesta vaikuttavuudesta laadittiin MKL:n tilaamana selvitys vuonna 2007, selvitystyön laadittiin konsultin toimesta, tukeutuen yleisesti hyväksyttyihin liikenteen ulkoisiin kustannuksiin ja töllisyysvaikutuksiin kansantalouden kannalta tarkasteltuna. Hanke näytti esitettyjen laskelmien perusteella todella kannattavalta. Mutta, kuten saattoi arvata, liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä tyrmäsi sen tarpeettomana ja kannattamattomana. Tosin perustelut ontuivat.

Sanomattakin on selvää, että ministeriön työryhmän vajavainen, virheellinen ja harhaanjohtava selvitys voitti. Siitä tuli ministeriön kanta. Kanava sijaitsee Päijänteen vesistöalueen pohjoispuolella. Se alkaa Vaajakoskelta ja päättyy Keitelepohjaan. Hankkeeseen sisältyi kolmen nykyisen sillan alkukulkukorkeuden nostaminen. Vaajakosken maantiesiltaa tulisi nostaa 2,5 metriä, Paate-lan ratasiltaa 3,2 metriä ja Kuusankosken ratasiltaa 2,0 metriä. Hankkeeseen kuului myös Keiteleen kanavan sulkujen talvikäytön varmentaminen sekä väylän tarkistaminen talviliikenteen vaatimuk-sia vastaavaksi. Hankkeeseen liittyi olennai-sesti myös alueterminaalien perustaminen uiton entisille pudotuspaikoille. Näin olisi mahdollistettu raakamateriaa-lin saanti ja kaukokuljetukset.

Hankkeen taustoja

Keiteleen kanava valmistui vuonna 1997. Jo tuolloin oli tarkoituksena saattaa kanava myös alikulkukorkeuden osalta suunnitellun mitoituksen

Vuonna 1997 ei osattu nähdä tulevia tarpeita ja koko laaja vesitie jätettiin vähäisten lisäinvestointien puutteen vuoksi torsoksi ja palvelemaan ainoastaan huviveneilyä. Bioenergian käytön myötä tarpeet tehokkaalle ja ympäristöystävälliselle kuljetusjärjestelmälle ovat kasvaneet. Jyväskylän uuden biovoim-lan tarpeiden tyydyttämisek-si olisi kannattavaa saattaa vesiväylä alkuperäisten suunnitelmien mukaiseksi, mikä mahdollistaa teolliset kuljetukset voimaloille ja met-säteollisuuslaitoksille sekä laajan matkailuliikenteen.

Vaikutukset

Kanavan perusparantaminen vähentää liikenteen ulkoisia haittoja. Samalla yhteiskun-nalle sitä kautta muodostuvat kustannukset pienenevät koko vaikutusalueella ja näin syntyy merkittäviä yhteis-kunnallisia säästöjä. Raskaiden kuljetusten suun-tautuminen maanteiltä vesi-teille pienentää ruuhkia eten-kin taajama-alueilla ja maan-teitten turvallisuus paranee.

taisivat joutua käyttämään fos-siilisia tuontipolttoaineita tai met-säteollisuuden hyödynnettävis-sä olevia puuvarantoja.

Kannattavuus

Laskennassa on huomioitu kaikkein oleellisimmat ympäristöön ja yhteiskuntaan vai-kuttavat mitattavissa olevat hyödyt. Ajomatkat ovat arvi-oitu ennakkoselvitysten pe-rusteella keskimääräisinä, ja ulkoisissa kustannuksissa on käytetty yleisesti EU-alueel-la käytettyjä suureita. Suurin osa hyödyistä on ulkoisten kustannusten säästöä ja uusien työmahdollisuuksien seutukunnalle tuomista raha-virroista johtuvaa yhteiskun-nallista tuloa. Hankkeesta aiheutuisi alueel-le uudenlaisten toimintojen myötä runsaasti kantaväes-tölle sopivia työmahdolli-suuksia, se tukisi olemassa olevaa elinkeinotoimintaa ja vähentäisi suurteollisuuden mahdollisten suhdannevai-helujen tuomia riskejä. Lisäk-si se tukisi alueen perusteol-lisuuden toimintaedellytyksiä lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.

eelle ensivaiheessa 10 - 12 kappaletta. Terminaalit sijoit-tuvat pääosin vanhoille uiton pudotuspaikoille, joiden alu-eita laajennettaisiin nykytar-vetta vastaavaksi. Kunkin terminaalin tavoitepinta-ala on 10 - 15 hehtaaria ja niillä tulisi olla rantaviivaa vähin-tään 200 metriä. Terminaalit suunniteltiin alus-tavasi Rannikko- ja Sisäve-siliikenteen säätöön hallinnoi-miksi ja se vuokraisi niitä alue-ellisille haketus- ja muille bio-energiayrityksille. Säätöön ko-koonpanoa täydennettäisiin alueen kuntien mukaantulolla. Hankkeeseen liittyi olennai-sena osana myös uuden lai-van rakentaminen kotimaisel-la telakalla. Sen mukana ym-pärivuotiset kuljetukset tuli-sivat mahdolliseksi. Alus on yksityisrahoitteinen.

Kustannusarvio ja suunnitelutilanne

MKL on antanut hankkeesta alustavien suunnitelmien pe-rusteella kokonaishinta-arvi-on. Kustannukset olisivat 25 miljoonaa euroa, mikä sisäl-täisi yleiskulun ja varauman ennalta arvaamattomille kus-tannuserille. Alueterminaalien sijainnista tehtiin alustava selvitys. Ter-minaaleja lähtötilanteessa tuli-si olemaan 10 kpl. Terminaa-lien perustamis- ja rakentamis-kustannuksiksi on arvioitu noin 1,5 miljoonaa euroa kappale. Kokonaiskustannuksena käy-tetään 20,0 miljoonaa euroa.

Yhteiskuntataloudellinen analyysi

Jotta hanke olisi tehokas eli yhteiskuntataloudellisesti kannattava, tulee alueen kan-salaisten saada sen toteu-tuessa hyöty, joka on suurem-pi kuin hankkeeseen sitoutu-vat varat. Tarkastelussa huomioonotet-tavat hyödyt ja sitoutuvien voimavarojen määrä käsittä-vät tässä kaikki hankkeen johdosta muuttuvat olennai-set ja laskentakelpoiset ai-neelliset ja aineettomat hyvin-voinnin osatekijät. Tällaisia ovat mm. tasapuolinen tulon-jako, alueellinen tasa-arvo, ympäristönarvot ja työllisyy-den kohentuminen. Laskel-massa on pääpaino asetettu ympäristönäkökohdille eli ul-koisille kustannuksille ja työl-lisyyden kasvulle, sillä nämä

Hyötysuhde

Binnenschiffahrt ZfB nr.8	
Siltojen nosto	H/K = 7,60
Siltojen nosto + alueterminaalit	H/K = 4,22
Valkean kirjan arvoilla hyötykustannus olisi:	
Siltojen nosto	H/K = 13,9
Siltojen nosto + alueterminaalit	H/K = 7,8

Ulkoisten kustannusten säästöt (4,5 M€/v)	77,8 M€
Työllisyyden lisäys (6,5 M€/v)	112,3 M€
<u>Hyödyt yhteensä</u>	<u>190,1 M€</u>
Vastaavat luvut Valkoisen kirjan arvoilla	
Ulkoisten kustannusten säästöt (13,7 M€/v)	236,8 M€
Työllisyyden lisäys (6,5 M€/v)	112,3 M€
<u>Hyödyt yhteensä</u>	<u>349,1 M€</u>

Rakentamiskustannukset	
Siltojen korottaminen ja talviliikenteen vaatimat toimet	25,00 M€
Alueterminaalien perustaminen 10-12 kpl	20,00 M€
<u>Kokonaiskustannus</u>	<u>45,00 M€</u>

ovat selkeimmin laskettavis-sa ja tukevat myös valtioval-lan ilmasto-, energia- ja työl-lisyysspolitiikkaa. Analyysissä on huomioitu EU:n Valkoisen kirjan sekä Ahon komitean periaatteet eri liikennemuotojen tasapuoli-sesta kehittämisestä. Tässä selvityksessä lähdetään siitä, että liikennejärjestelmiä kehi-tetään kestäväen kehityksen periaatteen mukaisesti. Kestävän kehityksen paino-piste on pitkän aikavälin, yli sukupolvien, ulottuvien vai-kutusten tarkastelussa. Tä-hän sisältyy mm. miten hanke pitkällä aikavälillä vaikuttaa ympäristöön ja energian käyt-töön, miten se heijastuu yh-dyskuntarakenteeseen ja mi-ten kanavan perusparantami-nen näkyy liikkumis- ja kulje-tustarpeessa ja/tai kokonais-liikenteessä. Tarkasteluajanjaksona käyte-tään kolmeakymmentä (30) vuotta ja laskentakorkona 4 prosenttia. Hankkeiden kannattavuutta tarkasteltiin yhteiskunnan näkökulmasta. Tällöin liiken-teen ulkoisten kustannusten vaikutukset otettiin koroste-tusti esille. Välillisesti myös kuljetuskustannukset halpe-nevat ja sitä kautta koko alu-een elinkeinoelämä saa siitä hyötyä. EU:n Valkeassa kir-jassa on jo selkeät ohjeet ul-koisten kustannusten mittaa-misesta, arvottamisesta ja laskelmiin soveltamisesta.

Ulkoiset kustannukset

Kokonaiskuljetussuorite bio-haketta ja turvetta on 5 mil-

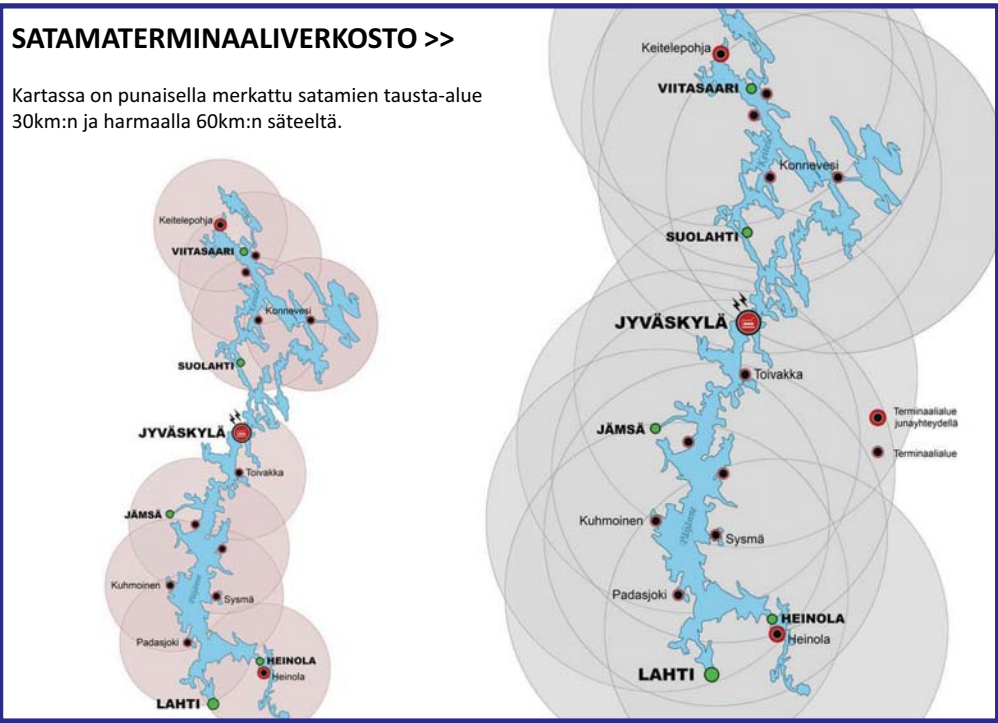
joonaa irtokuutiota, kuution ominaispaino 300 tonnia. Keskimääräinen kuljetusmatka vesiteitse on 100 km. Maanteit-se on 1,2 kertainen vesikulje-tukseen verrattuna. Se johtuu tiestön rakenteesta ja myös osin raaka-ainevarantojen si-jainnista Päijänteen itäpuolisil-la alueilla. Keskimääräinen ker-takuljetusmäärä yhdistelmä-re-kalla on 120 irtokuutiota, Lai-valla kertakuljetusmäärä on 7000 irtokuutiota. Ulkoisten kustannusten las-kennassa käytetään yleiseu-rooppalaista Binnenschiffah-rt ZfB nr.8 taulukon mukaisia lähtöarvoja.

Lähtötilanteessa käytössä on yksi alus, minkä kokonaiska-pasiteetti on 2, 5 miljoonaa irt-tokuutiota vuodessa. Säästöt ulkoisissa kustannuksissa ovat puolet lasketuista. Ko-konaissäästö kun puolet voi-malan tarpeesta kuljetetaan vesiteitse 4 517 780 €/v. Mikäli käytettäisiin EU:n Val-koisen kirjan ulkoisten kus-tannusten antamia arvoja, vuotuiset säästöt ulkoisten kustannusten osalta olisivat 13 707 794 €/v

Uusien työpaikkojen muka-nan tuomat hyödyt

Koka kyseessä on uudet raa-ka-aine-erät, hankkeen myö-tä syntyvät työpaikat ovat uusia alueellisia työpaikkoja.

Jatkuu sivulla 11



(8 metriä) mukaiseksi. Hanke jäi tuolloin kesken. Se johtui metsäteollisuuden omistusjär-jestelyjen vaikutuksesta han-kinta-alueisiin ja sen myötä puutavarakuljetusten huo-mattavaan vähenemiseen Keiteleen vesistöalueella. Vaikutukset matkailuliikentee-seen olivat myös suuret, sillä ainoastaan yksi alueen lukui-sista risteilyaluksista oli mi-toiltaan sellainen, että liiken-ne Keiteleelle oli mahdollista.

Rakennusajan työllisyysvai-kutukset ovat huomattavat. Uusien alueterminaalien ra-kentaminen parantaa työllisyyttä kanavan koko vaiku-tusalueella. Palvelurakenteen monipuolistuminen ja pysy-vien työpaikkojen lisääntymi-nen parantavat alueen koko-naistaloutta pysyvästi. Ilman alueterminaaleja bio-hakkeen keräily ja kaukokul-jetukset eivät muodostuisi kannattaviksi, ja voimalat saat-

Hanke oli MKL:n väyläohjel-massa vuosille 2009 - 2012, ja se oli samalla Keski-Suomen kärkihankkeita.

Suunnitellut toimenpiteet

Hankkeeseen liittyi Keiteleen kanavan liikenteellisten estei-den poistamisen lisäksi alu-eellisten terminaalien perus-taminen ja käyttökuntoon saattaminen. Terminaaleja tu-lisi Keiteleen - Päijänteen alu-

Jatkoa sivulta 10

Biohakkeen keräily ja terminaalitoiminnot työllistävät ympärivuotisesti 25 henkilöä terminaalia kohti, jolloin kokonaistyöllistävä vaikutus 10 x 25 henkilöä eli 250 henkilöä vuotta kohti. Alus työllistää huoltohenkilöineen (jatkuva 3-vuorotyö) 10 henkilöä vuodessa.

Terminaalien ja aluksen työllistävä vaikutus 260 henkilötyövuotta.

Työllisyyden lisääntyminen antaa alueen talouteen lisäyksen verotuloina ja lisääntyvänä ostovoimana: 260 henkilöä x 25 000 €/henkilö = 6 500 000 €/v

Projektin rakennusaikaiset työllistävät vaikutukset ovat kokoluokkaa 150 henk/2v, mitä ei laskelmassa huomioida. Hankkeen tuotot olisivat, nykyarvoon diskontattuna, 30 vuoden pitoajalla ja 4 prosentin korkokannalla.

Yleistä

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen toteuttaminen tukee voimakkaasti alueellista ja paikallista taloutta. Pitkäaikaisvaikutukset ympäristöön, teollisuuden toimintaedellytyksiin ja väestön elinolosuhteisiin ovat

kiistatta hyödyllisiä ja nämä tulevat vielä korostumaan. Kuljetusjärjestelmä parantaa oleellisesti alueellista huoltovarmuutta. Aluskuljetuksen edut tulevat korostumaan tulevina vuosina ja vuosikymmeninä, kun fossiilisten polttoaineiden saatavuus heikkenee ja sen myötä myös hinta väistämättä kohoaa. Hanke vastaa kaikilta osin EU:n ilmastopakedin vaatimuksia. Hanke on suunnannäyttäjä niin uuden teknologian ja logistisen mallin kuin ilmasto- ja energiapoliittisten tavoitteiden toteuttamismahdollisuuksista.

Eri liikennemuotojen ulkoiset kustannukset yhteiskunnan kannalta tarkasteltuina			
ULKOISET KUSTANNUKSET TAVARALIIKENTEESSÄ 100 tonnikipilometriä kohti	Ilman saastuminen	Liikenne-onnettomuudet	Melu sekä maaperän ja veden saastuminen
	Yhteensä 2,52 €		
	 1,19	 0,90	 0,44
	Yhteensä 0,58 €		
	 0,17	 0,06	 0,35
	Yhteensä 0,18 €		
	 0,17	 <0,01	 <0,01
Lähde: Binnenschiffahrt ZIB nro 8			

Ulkoiset kustannukset yhdistelmärekalla:

Noutokuljetus
5 000 000 im3: 120 im3x 120 km x 56 ton x 2,52 €/100 tonkm = 7 055 599 €/vuosi
Paluu tyhjänä
41 666 x 120 km x 20 ton x 2,52 €/ 100 tonkm = 2 519 959 €/vuosi

Maantiekuljetusten ulkoiset kustannukset vuodessa = 9 575 558 €

Ulkoiset kustannukset aluskuljetuksella:

Noutokuljetus
5 000 000 im3: 7000 im3 x 100 km x 2100 ton x 0,18€/100 tonkm = 269 999 €/vuosi
Paluu tyhjänä
714 x 100 km x 2100 ton x 0,18 €/100 tonkm = 269 999 €/vuosi
Tyhjänä ajettaessa painolasti= normaalilasti, johtuen siltojen alikulkumitoituksesta.

Aluskuljetuksen ulkoiset kustannukset vuodessa = 539 998 €

Lisähyötyjä olisivat:

- muukin teollisuus alueella pääsee hyödyntämään alueterminalleja ja vesiliikennettä, jolloin kuljetus suoritteet moninkertaistuvat
- kuljetuksessa käytetyn tuontipolttoaineen tarve vähenee 0,9 Ml/v
- järjestelmän myötä vältetään fossiilisten polttoaineiden käytön tarpeesta voimaloilla
- matkailu voi hyödyntää Keiteleen laajan vesistön, kun alikulkukorkeus kasvaa 8 metriin. näin syntyy uusia työmahdollisuuksia, ja olemassa olevien matkailukäytössä olevien alusten tuotot paranevat
- rakennusaikaiset työllisyysvaikutukset, noin 300 htv
- kotimaisella telakalla rakennettavan aluksen työllisyysvaikutukset noin 80 htv.
- alus tulee käyttämään polttoaineena LNG:tä (nesteytetty maakaasu). Laskelmat ulkoisten kustannusten osalta on tehty laivan osalta normaalilla city-dieselillä

Lisähyödyt parantavat kokonaiskannattavuutta, mutta niitä ei ole huomioitu tässä vaiheessa, koska kannattavuus jo ukoisten kustannusten ja työllisyyden kautta täyttää kannattavan investoinnin kriteerit.

Halvempi, ekologisempi, tehokkaampi, järkevämpi...

Uusia mahdollisuuksia avautuu sisävesikuljetusten kehittämiseen

Jos Jyväskylän Energian Keljonlahden voimalaitos olisi toteutettu kaupunginvaltuuston päättämällä tavalla, sen raaka-ainehankinnassa olisi voitu käyttää pääasiassa vesitie kuljetuksia. Niiden esteeksi tuli kuitenkin ongelmia. Ensiksi Keljonlahden voimalaan oli ennakkoon tilattu turpeen polttoon tarkoitettu katila, mikä esti hakkeen polttamisen voimalassa. Kuitenkin kaupunginvaltuuston kaksi vuotta myöhemmin tekemän varsinaisen investointipäätöksen mukaan voimalassa piti poltettaman 70 prosenttia puuhaketta ja 30 prosent-

tia turvetta. Valtuusto ei ilmeisesti tiennyt, mitä Jyväskylän Energian johtomiehet olivat puuhanneet. Ja JE:n johto ei nähtävästi informoinut kaupungin johtoa. Myös hakkeen ja turpeen kuljetuksiin suunniteltu ja kehitetty uuden tyyppinen laiva ei saanut työ- ja elinkeinoministeriöltä ja sen alaisilta rahotuslaitoksilta mitään tukea tai hyväksyntää. Se torjuttiin kylmästi. Ja liikenneministeriön Keiteleen kanavan kehittämistä pohtinut työryhmä päätyi esitykseen, jota sen toimeksianto ei edellyttänyt: tarkoitus-

han oli kanavan kehittäminen, mutta työryhmä päätyi sen jäädyttämiseen entiselleen. Kyse oli kolmen sillan alikulkukorkeuden nostamisesta, mikä olisi maksanut arviolta 20 miljoonaa euroa. Siltojen alkuperäisen kanava-suunnitelman mukainen korkeus oli 8 metriä, mutta töitä tehdessä nämä kolme siltaa jostain syystä rakennettiin mataliksi. Siltojen alikulukorkeuden nosto olisi mahdollistanut esteettömän laivaliikenteen Viitasaaren Keitele pohjasta asti Jyväskylään ja päin vastoin. Tällöin koko Päijänteen vesistö – aivan pohjoisen

Pihti putaan järviä lukuun ottamatta – olisi ollut laivaliikenteelle avoin. Keljonlahden voimalan hakkeen ja turpeen kuljetukseen rakennettiin malli, jolla voimalan tarpeet olisi tyydytetty. Vaikka se ei edellä mainituista syistä toteutunutkaan, on sen julkaiseminen paikallaan. Se on selkeä, virtaviivainen, perusteltu ja toteutettavissa oleva. Sitä voidaan soveltaa tulevaisuudessa vesistöjen lähellä olevien biovoimaloiden polttoaineen hankintaan.

Suomen Vesitiehdistyksen vuoden 2010 toiminnan päätavoitteet:

1. Vuoden 2010 päätavoite on yhdistyksen talouden tasapainottaminen ja toiminnan pitkänjänteisen vakiinnuttaminen niin kotimaisella kuin kansainväliselläkin tasolla. Saavuttaaksemme talouden tasapainon tulee jäsen han kintaa tehostaa sekä kartoittaa muut mahdolliset tuki- ja avustushmahdollisuudet.
2. Toinen merkittävä tavoite on toimia aktiivisesti PLATI NA-projektissa ja sitä kautta varmentaa “Inland Waterway Transportation Promotion Centre”organisaation ja SVY:n tuleva yhteistyö.
3. Kolmas päätavoite on edistää vesiteiden hyötykäyttöä bioenergiain materiaalien ympärivuotisissa kuljetuksissa.

Yhdistyksen nettisivut ovat suljettuna päivityksen vuoksi ja tavoitteena on saada ne uudelleen auki ja palvelemaan jäsenistöä mahdollisimman pian.

Toiminnanjohtaja Antero Pulkkanen

Joensuun satama elää vientiteollisuuden mukaan

Joensuun satamassa näkyi heti, mikä vaikutus on elinkeinoelämän yksipuolisuudella. Kun 2009 sellun keitto Enocellin Uimaharjun tehtaalla romahti, se näkyi heti ja suoraan Joen-

suun sataman vientitilastossa. Edellisenä vuonna sellua laivattiin Joensuun kautta noin 140 000 tonnia, mutta viime vuonna vain 40 000 tonnia.



Joensuun satama

Satamapäällikkö Matti Linervo mukaan Joensuun satamasta laivattiin tavaraa 2009 vain 173 000 tonnia, kun vielä vuonna 2008 rahdattiin 281 000 tonnia. Ennätysvuosina 2002 ja 2003 tavaraa liikkui Joensuun sataman kautta peräti 416 000 tonnia, joten pudotus on hurja. Viime vuoden tulokseen vaikutti todellakin selluteollisuuden alamäki. Sellua vietiin vielä 2006 vielä yli 200 000 tonnia. Ja muutamana edellisenä vuotenakin päästiin miltei samoihin vientimääriin. Linervo arvioi, että tänä vuonna sellua viedään ainakin saman verran kuin 2008. Sen vuoksi uskomme, että kuluvana vuonna pääsemme jälleen 280 000 tonnin tavaramäärään. Myös Joensuun Laivaus Oy:n toimitusjohtaja Markku Pennanen arvioi, että tästä kesästä tulee parempi kuin viime vuodesta. Viime vuonna oli tosiaan ongelmia. Ei sahattu, puu pulaa oli ja hakettakin varsin vähän. Talkillekaan ei ollut käyttöä.

Nyt näyttää, että selluakin menee enemmän maailmalle kuin viime vuonna, Pennanen arvioi. Sahauskin näyttää lisääntyvän. Toivomme, että pääsisimme viiden vuoden takaisiin toimitusmääriin. Pennanen toivoo, että Venäjän puolelle Ylä-Karjalaan syntyisi teollisuutta. Se mahdollistaisi Joensuun sataman käyttämisen näiden laitosten tuotteiden saattamisessa maailmanmarkkinoille. Nythän Karjalan vienti hoituu Syväriä pitkin etelään. Sataman tulevaisuuden kannalta on myös tärkeää, miten biopolttoaineiden merkitys kasvaa koko Saimaan alueella. Jos siirrytään yhä enemmän biopolttoaineiden käyttöön, se voi lisätä sataman liikennettä huomattavasti. Puuta ja turvetahan Pohjois-Karjalassa riittää, Linervo toteaa. Toistaiseksi biopolttoainetta käyttäviä laitoksia ei alueelle ole suuremmin pystytetty. Lappeenranta on varautunut omalla laitoksellaan tähän mahdollisuuteen, mutta se ei kykene käyttämään läheskään

kaikkea alueen tarjoamia raaka-aineita. Silti Joensuun sataman ulkomaan liikenne on kasvanut rajusti 1980-luvun alusta, jolloin pysyttiin 50 000 tonnin seutuvilla. 1988 ylitettiin jo 150 000 tonnin raja. Mutta 1990-luvun lama johti melkoiseen syöksykierteeseen: niinpä 1992 tavaraa liikkui vain alle 100 000 tonnia. Vuodesta 1997 aina 2007:een saakka pysyttiin ulkomaan liikenteessä yli 250 000 tonnin tavaramäärissä; huippuvuodet olivat 2003, 2004 ja 2006, jolloin ulkomaat nielivät sataman kautta yli 300 000 tonnia sellua ja talkkia. Tuonti ulkomailta sen sijaan on ollut varsin vähäistä. Näistä luvuista voi päätellä, mitä yksipuolinen teollisuus merkitsee ja vaikuttaa muuhun yhteiskuntaan ja liikenteeseen. Saimaan kanavan uusi vuokrasopimus on meidän kannalta myönteinen. Se mahdollistaa edellisten vuosikymmenien mukaisen liikenteen harjoittamisen. Tosin luotsaus-

maksut tekevät Joensuun satamalle hallaa. Täällähän luotsin odotusaika on peräti 6 tuntia kun se Saimaan eteläosassa on vain kaksi tuntia. Se lisää tietysti rahtikustannuksia eikä tällainen tilanne paranna aluskuljetusten kannattavuutta. Tänä vuonna väylän avaaminen siirtyi huhtikuun puoliväliin. Aikaisemmin väylä on avattu vuonna 2002, jolloin laivat pääsivät liikenteeseen jo maaliskuun 25. päivänä. Mutta 1960- ja -70-luvuilla väylä avattiin vasta toukokuussa. Se tarkoitti, että silloin ei jäänmurtoavustusta käytetty; homma hoitui luonnon oman rytmin mukaan. Viime aikoina laivauskauden pituus on vaihdellut kahdeksan ja yhdeksän kuukauden välillä; pisimmillään se oli vuonna 2004, jolloin väylä oli avoin 9 kuukautta ja 23 päivää.

”Nikolain satama”

Joensuun satama samoin kuin koko kaupunki on itse asiassa tsaari Nikolai I:n luo-

muksia. Hän näet antoi luvan Joensuun kaupungin perustamiseen Euroopan ”hulluna vuonna” 1848. Kaupungin paikka Pielisjoen suulla oli tietysti strategisesti oivallinen. Joensuun kaupungin ja samalla sataman perustaminen tuli tärkeäksi, koska Saimaan kanavan rakentaminen aloitettiin toukokuussa 1845. Kanavaratkaisun kannalta oli tietysti tarpeen kannustaa sisämaassa teollisuuden ja kaupan kasvua. Itsevaltiass Nikolai päätti savolaisten ja karjalaisten talonpoikien anomuksesta Saimaan kanavan rakentamisesta, vaikka Suomen senaatti sitä tiukasti vastusti. Senaattorit valittivat, että Suomen suuriruhtinaskunnan varat eivät riittäisi peittämään kanavan rakentamiskustannuksia. Kun kanava oli 1856 vihdoin valmis, siihen oli upponnut yli 3 miljoonaa markkaa eli enemmän kuin silloinen ruhtinaskunnan vuosibudjetti oli. Mutta pian havaittiin, että kanava oli erinomaisen kannattava laitos. Se maksoi it-

sensä jo 25 vuodessa takaisin. Sen lisäksi kanava avasi mahdollisuuden suureen sahatavaran ja halkojen kuljetukseen Savosta ja Pohjois-Karjalasta Pietariin. Ja myös maataloustuotteiden, ennen muuta voin, kuljetus pääkaupungin suurille markkinoille oli myös merkittävä. Se kehitti ilman muuta maataloutta ja nopeutti kaskiviljelystä peltoviljelyyn siirtymistä. Saimaan kanava vilkastutti koko Savo-Karjalan talouselämää: syntyi uusia sahoja ja muita teollisuusyrityksiä, laivaliikenne vilkastui, puutavaran hakkuut ja uitot työllistivät runsaasti ns. irtonaista tai ”liikaväestöä”, jota oli yllin kyllin. Pienet tilat eivät kyenneet elättämään suuria perheitä. Saimaan kanava, Pietarin suuret teollisuuslaitokset, käsityöläisten ja palvelusväen tarve ja hiukan myöhemmin alkanut Kymenlaakson suursahojen perustaminen imaisivat nopeasti liikaväestön. Kymenlaaksoa pidettiinkin alueella Savon Amerikkana.

Waterways Forward –hanke käynnistyy:

Euroopan vesitiet tärkeä elementti osana kestävää kehitystä



Savonlinnan seutu osallistuu ainoana suomalaisena kumppanina eurooppalaiseen Waterways Forward hankkeeseen, jonka tarkoituksena on hyvien ratkaisujen ja kehittämisideoiden jakaminen ja kansainvälisen yhteistyön tiivistäminen Euroopan vesiteiden kehittämiseksi.

Savonlinnan seudulla on kehittyvää teollisuutta, jolle vesitiet tarjoavat kilpailukykyisiä logistisia mahdollisuuksia. Matkailussa vesireittien hyödyntämiseen tarjoavat mahdollisuuksia erityisesti veneilyn kehittäminen Saimaalla ja uuden sukupolven matkustajaliikenne. Näihin kysymyksiin tuoreet kansainväliset näkökulmat ovat tervetulleita.

Aloite Waterways Forward (“Vesitiet eteenpäin”) hankkeeseen tuli Savonlinnan seudulle eurooppalaiselta yhteistyökumppanilta. Hankkeen tavoitteissa luetellut vesireittien kehittämisen ongelmat tuntuivat Saimaallakin tutuilta. Vesireittien kehittäminen on pysähtynyt infrastruktuurin valmistuttua. Kyky reagoida uusiin mahdollisuuksiin ja haasteisiin on rajallinen. Uusien logististen ratkaisujen kehittäminen vesiteiden hyödyntämiseksi on jäänyt yksittäisten yritysten harteille ja vesireittejä suoraan hyödyntävän liiketoiminnan kehittäminen on vaatimatonta. Tuohansien järvien maassa Suomessa hallinto on rakennettu kuivan maan ajattelutavan mukaan, jolloin vesistö-

asiat jakautuvat useiden sektoriviranomaisten kontrolle. Myöskään alueellisissa kehittämisstrategioissa vesireittien kehittämistarpeita ja mahdollisuuksia ei ole tunnustettu tai mainittu.

Kehittämistoimenpiteiden käynnistäminen edellyttäisi maakuntarajat ylittävää yhteistyötä ja yhteisiä näkemyksiä, joiden luominen ei aina ole Itä-Suomessa onnistunut. Lisähaasteita aiheuttaa vesistöjen moninaiskäytön kehittäminen niin, että virkistys ja teollisuus voivat kestävästi hyödyntää resurssia.

Kestävän moninaiskäytön alalla Saimaa voinee esitellä myös onnistumisia, mutta hallinnon pirstoutumisesta johtuen sellainenkaan perusasia kuin veneilijöiden määrä ei ole kenelläkään seurannassa. Waterways Forward hankkeen valmistelu käynnistyi hankkeen suomalaisen partnerin, Savonlinnan seudun kuntayhtymän osalta vuoden 2008 keväällä.

Hankekumppanit jättivät rahoitushakemuksen Euroopan komissiolle. Myönteinen rahoituspäätös saatiin joulukuussa 2009 ja hanke käynnistyi alkuvuodesta 2010. Vuosina 2010-2012 toteutettavan hankkeen rahoitus on 2,8 miljoonaa euroa ja se tulee Euroopan Unionin Interreg IVC-ohjelmasta.

Hankkeeseen osallistuu 17 partneria 11 EU-maasta ja näiden lisäksi yksi Norjasta ja Serbiasta kummastakin. Savonlinnan seudun kuntayh-

tymän budjetti projektissa on 112 000 euroa jakautuen kolmelle vuodelle. Hankkeen tarkoituksena on tutkia tapoja, joilla Euroopan teollistumisen selkärangana 1700- ja 1800-luvulla toimineiden vesireittien käyttöä voidaan lisätä, uudis-

taa ja monipuolistaa kestäväällä tavalla. Muualla Euroopassa vesireitit tyypillisesti ovat sisämaan kanavareittejä. Haasteet niiden kehittämisessä ovat samanlaisia kuin Saimaan järvialueellakin: mahdollistaa ja kehittää rah-

tiliikenteen käyttöä ja turvata ja edistää vesireittien ylläpitoa, viihtyisää asumista ja virkistytymistä, matkailu ja muuta taloudellista toimintaa vesireittien varrella. Painopistealueena projektin työskentelyssä ovat tehokkaat mallit

kehittämisen ja hallinnon järjestämiseksi liiketoimintaa ja kansalaisia tukevalla tavalla. Lisäksi tarkastellaan, miten käytön haitallisia ympäristövaikutuksia voidaan pienentää ja valvoa sekä tunnustetaan toimenpiteitä, joilla voidaan varautua ilmastomuutokseen.

Savonlinnan seudun kannalta projekti tarjoaa tietoa, kontakteja ja osaamista, jonka pohjalta voidaan rakentaa malleja paitsi koko Saimaan vesiliikenteen kehittämiseen, myös Vuohisaaren tulevan sataman toiminnan kehittämiseen ja vesistöjen virkistyskäytön liiketoiminnan kehittämiseen Savonlinnassa ja ympäristössä. Tiedon vaihtoa toteutetaan tutustumassa alueellisten tapaustutkimusten muodossa toisten alueiden kokemuksiin, järjestämällä asiantuntijavierailuja ja hyödyntämällä toisilta saatuja tietoja uusien suunnitelmien valmistelussa.

Kirjoittajat:
Yrityspalvelupäällikkö **Juha Turtiainen**, Savonlinnan seudun kuntayhtymä
Osaamiskeskusjohtaja **Pelervo Kokkonen**, Savonlinnan Innovaatiokeskus Oy



Pienet ja suuret sulassa sovussa



Sisävesisatama Klein-Willebrockissa

Kattilatunarointi esti terminaalin Padasjoelle

Padasjoella valmistauduttiin Jyväskylän Keljonlahteen rakennettavan biovoimalan vuoksi kahteen asiaan: terminaalien rakentamiseen ja telakan kehittämiseen. Terminaalissa piti puu hakettettaman ja viedä sieltä vesiteitse Jyväskylään. Mutta Keljonlahden voimalan kattilan tilaajien tunaroinnin takia hankkeet raukesivat.

Toisaalta myös uuden laivatyyppin kehittäminen ja rakentaminen on kohdannut odottamattoman suuria vaikeuksia. Etenkin päättävässä asemassa olevat virkamiehet ovat panneet kilpaa sen tielle vaikeuksia. Kunnaninsinööri Seppo Rantanen sanoo, että terminaalin paikka katsottiin, ja alueen ihmisille järjestettiin tilaisuuksia, jossa asia selvitettiin. Terminaalien rakentaminen ei olisi aiheuttanut suurempaa vastustusta.

Asia on kuitenkin keskeytynyt, koska saamiemme tietojen mukaan Keljonlahden

voimala ei voikaan käyttää haketta alkuperäisen ajatuksen mukaisesti. Jos sen polttoaineeksi tulee pääasiassa turve, puuhakkeen määrä jää varsin pieneksi. Rantanen arvelee, että kunta olisi hankkeessa ainakin “hengessä mukana”, jos voimalan käyttämien raaka-aineiden suhteet muuttuvat alkuperäisiksi eli 70 prosenttia puuta, 30 prosenttia turvetta. Tällöin voimala tarvitsisi huomattavasti haketta eteläistä Päijännettä myöten. Silloin myös laivakuljetusten edullisuus johtaisi siihen, että suur-

järven rannoille pitäisi rakentaa useita terminaaleja. Rantanen näkee vesitiet hyvänä kuljetusvaihtoehtona, koska sisävesilaivojen päästöt ovat pieniä ja suuri kuljetuskapasiteetti alentaa rahtitavaran hintoja. Niiden kilpailukyky maantiekuljetuksiin verrattuna on erinomainen. Päijänteen rantakunnat eivät ole yhdessä pohtineet esimerkiksi Kymijoen kanavoimista. Rantanen uskoo, että se olisi kannattava investointi. Ainoa arveluttava tekijä hänen mukaansa ovat Heinolan sillat.



Padasjoelle suunnitellun terminaalin layout kuva

Keljonlahden biovoimalasta tuli täysi susi

Puuta ei kattilassa voida polttaa kuin enintään 30 prosenttia

”Saatanan tunarit”, olisi presidentti Urho Kekkonen sanonut Jyväskylän Energian Keljonlahden biovoimalan suunnittelu-, kattilan tilaus-, päätös- ja rakentamisprosessista. Siitä ei tullut sitä mitä piti, ja nyt päättäjä- ja kontrollijoukko on äimän käkenä.

Jyväskylän kaupunginvaltuusto päätti näet 25. marraskuuta 2005, että uusi voimala rakennetaan Keljonlahteen. Päätökseen vaikutti vahvasti se, että Imatran Voiman 1986 rakentamassa Rauhalahden voimalassa Fortumilla oli enemmistö suhteessa 60 – 40. Jyväskylän kaupunki osteli Fortumin osuutta jo 2004, mutta kävi kuin Nätti-Jussilla Lapissa. Kun ”Nätti” rehva steli omistuksillaan, joku halusi ostaa ne. Silloin Jussi vastasi: ”Minä en myy”. Näin teki myös Fortum. Tällöin kaupunginjohtaja Markku Andersson ja Jyväskylän Energian hallituksen puheenjohtaja Timo Fredrikson lähettivät joulukuun 22. 2004 Fortumille ns. kiristyskirjeen, jossa yhtiötä syytettiin turvekartellista. Kirje tuli julkisuuteen viikolla 15. Se on nyt poliisin tutkittavana, sillä Keski-Suomen johtava kihlakunnansyyttäjä Matti Porvali teki siitä tutkintapyynnön. Porvalin mielestä tämä kirje saattaa täyttää kiristuksen tunnusmerkit. Kun kirje tuli julkisuuteen, se aiheutti valtaavan nettikeskustelun sekä Yle-Keski-Suomen että Keski-suomalaisen mielipidesivustoilla.

Rauhalahdi Jyväskylälle 40 miljoonalla eurolla

Monien riidansävyisten vuosien jälkeen Fortumin osuus siirtyi 2008 Jyväskylän kaupungin omistukseen 40 miljoonan euron hinnasta. Nyt ”asiantuntevat” tahot arvioivat, että todellinen kauppahinta oli 60 – 80 miljoonaa euroa. Keljonlahdelle piti rakentaa biovoimala, jonka kattila voi käyttää jopa 70 -prosenttia puuta. Mutta loppujen lopuksi tilattu kattila voi polttaa puuta vain 30 prosenttia. Loput voimat ja lämmöt on otettava turpeella ja kivihiilellä. Nyt on kuitenkin luvattu, että puun osuutta polttoaineena voidaan nostaa tekemällä kattilaremontti, joka maksaisi arviolta toistakymmentä miljoonaa euroa. Jossakin on mättää, kun uuteen kattilaan pitää tehdä heti muutoksia, jotta siitä saadaan sellainen kuin haluttiin. Kuka tai ketkä tilasivat kelvottoman kattilan? Ja kenen tai keiden valtuuttama/ina? Se taatusti tiedetään, mutta se yritetään salata.

Johto myllerrettiin

Voimalan ympärillä voimistuneen hÄlinän vähentämiseksi ja lopettamiseksi erotettiin ensin toimitusjohtaja Juha Lappalainen. Toimitusjohtaja erotettiin ”luottamuspuolan vuoksi”, yhtiön hallitus 12.huhtikuuta muuten vain. Erottaminen hieman hymyilyttää, sillä kaupunginjohtaja Markku Andersson ilmoitti julkisuudessa, ettei kyse ollut epäluottamuksesta, vaan että kaupunki halusi ottaa Jyväskylän Energian lujemmin otteeseensa. Ja kun ei haluttu osoittaa virheestä kattilan hankinnassa yhtä tai kahta hallituksen jäsentä, pantiin koko poppoo pellolle.

Kaupunginhallitus nimitti samalla yhtiölle uuden hallituksen, jossa on vankka kaupunginvaltuuston ja -hallituksen edustus. Mutta miten lieenee kattila- ja voimala-asiantunte muksen laita? Siitä saattaa seurata ongelmia, sillä nyt kaupunginvaltuusto ja kaupunginhallitus valvovat itseään Jyväskylän energian hallituksessa. Yhtään voimala- tai kattila-asiantuntijaa ei uudessa hallituksessa ole.

Uudessa JE:n hallituksessa mukana ovat lentäjä, työturvallisuuspäällikkö, liikuntasuunnittelija, lakimies, taloustieteen maisteri ja yrittäjä. Hämmentävää erottamispe rusteluissa oli se, että kaupunginhallitus ei suoraan syyttänyt kumpaakaan toimijaa virheistä! Todettiin jopa, että he ovat hoitaneet hommansa niin kuin pitääkin. Perusteluna oli se, että kaupunginhallitus tiivistää omistajaohjausta. Nätilä sanottu! Lisäksi Jyväskylän Energialle ja sen entiselle toimitusjohtajalle Juha Lappalaiselle myönnettiin tili- ja vastuuvapaus. Miten se oli mahdollista, jos sekä toimitusjohtaja että JE:n hallitus möhlivät kattilatilauksessa.

Kiistoja alusta alkaen

Jo sijaintipaikka aiheutti kiistelyä. Toisten mielestä uusi suurvoimala olisi voitu rakentaa vanhan ja toiminnassa olevan Rauhalahden voimalan viereen, tehdä siis Rauhalhti II. Mutta ankaran väänön, väittelyn ja kamppailun jälkeen Jyväskylän kaupun-

ginvaltuusto päätti marraskuun 28. 2005, että uusi biovoimala tulee Päijänteen pohjoisrannalle, Keljonlahteen. Sitten ei muuta kuin toimeen. Voimalaitokseen tulevan kattilan ennakkotilaus tehtiin tuota pikaa jo joulukuussa 2005. Ja Jyväskylän Energian hallitus päätti 12.12.2006 toteuttaa Keljonlahden voimalaitoksen rakentamisen, vaikka omistajan päätös investoinnista vielä puuttui. No sekin saatiin: Jyväskylän Energian omistaja, Jyväskylän kaupunki, teki investointipäätöksen pitkässä, kovia keskusteluja ja monia äänestyksiä sisältäneessä valtuuston kokouksessa 14. toukokuuta 2007.

Tällöin päädyttiin ratkaisuun, jonka asian valmistelija, apulaiskaupunginjohtaja Timo Koivisto esitti valtuustolle laatimassaan asiakirjassa: ”Suunniteltu laitos on turvetta ja puuta polttoaineenaan käyttävä sÄhkön ja lämmön yhteistuotantolaitos, johon rakennetaan myös pelkkää sÄhköä tuottava lauhdeperä”. Valtuuston jäsenille esitettiin tuolloin myös kattilan toimittajan Foster Wheeler-Energian johtajan Jari Nokelaisen vuonna 2005 lähettämä kirje, jossa kattilan käyttämät polttoaineet selostettiin. Nokelainen on julkisuudessa viisaasti vaiennut kirjeen sisällöstä. Kerrotaan kuitenkin, että Nokelainen olisi vakuuttanut, että kattilassa pystytään polttamaan 70 prosenttia puuta.

Kirkas ja selkeä ponsi

Hyväksyessään voimalaitosinvestoinnin valtuusto hyväksyi myös ponnien, joka on selkeä ja jokaisen täyspäisen tajuttavissa. Ponnessa sanotaan mm.: ”Voimalaitoshanke tulee toteuttaa siten, että voimalaitoksen polttoaineratkaisuilla tuotetaan mahdollisimman vähän hiilidioksidipäästöjä. Tämä tarkoittaa uusiutuvien polttoaineiden eli puu- ja peltoenergian osuuden maksimointia sekä logistisia ratkaisuja, jotka perustuvat raideliikenteeseen ja vesitiekuljetuksiin”.

Ja edelleen: tavoitteena tulee olla, että uusiutuvien polttoaineiden osuus kasvatetaan ”laitteiston maksimiin eli tällä tietoa 70 prosenttiin saakka”. Monet ovat epäilleen ja epälevät yhtä, ettei Keski-Suo-

nessa ole riittävästi polttoaineksi käyvää puuta: oksia, kantoja, risusavottojen tuoksia, jotka tähän saakka ovat jääneet lannoittamaan maaperää. Mutta Koiviston paperissa sanottiin näin: Tehtyjen selvitysten mukaan ”kohtimaisia polttoaineita eli turvetta ja puuta on ...saatavilla riittävästi Jyväskylän tarpeisiin kohtuulliselta kuljetusta-ikäisyydeltä”. Edelleen todetaan, että ”voimalaan on tarkoitus rakentaa niin sanottu monipolttoainekattila, jossa puun osuus voidaan nostaa 70 prosenttiin asti”. Ponnessa oltiin huolissaan myös turvesoista. ”Voimalaitoksessa käytettävän turpeen hankinnassa tulee pyrkiä luonnontilaisten soiden kuorimisen sijaan hyödyntämään keskisuomalaisia suopeltoja. Turpeen osuutta tulee rajoittaa siten, että sitä käytetään ainoastaan polttoprosessin säätelyyn mahdollisimman puhtaan palamisen aikaan- saamiseksi”.

Mikä polttoaineeksi?

Voimalan hinta on arvioissa muuttunut tavattoman paljon: 2004 puhuttiin noin 150 miljoonasta eurosta, 2007 jo 218 miljoonasta ja myöhäisyksyllä 2009 päädyttiin noin 265 miljoonaan euroon.

Jos kattila muutetaan valtuuston 14.4.2007 tekemän päätöksen mukaiseksi, hinta nousee ainakin 275 - 280 miljoonaan euroon, jotkut puhuvat jopa yli 300 miljoonan euron summasta. Maksajina ovat tietysti sÄhkön käyttäjät eli kaupunkilaiset ja pienet ja isot yrittäjät. Keljonlahden biovoimalan käyttämästä polttoaineesta kiisteltiin jo ennen rakentamisvaiheen alkua. Ensinnä puuttiin suhteesta 70 – 30, eli 70 prosenttia turvetta, 30 prosenttia puuta. Välillä helmi-kuussa potkut saanut toimitusjohtaja väläytti, että laitoksen ns. monipolttoainekattila voisi polttaa jopa 50 prosenttia hiiltä, joka oli turvetta halvempaa. Mutta silloin olisi ollut outoa puhua biovoimalasta, koska se ei olisi toiminut uusiutuvilla polttoaineilla. Vielä syksyllä 2005 ”Jenergiassa”, yhtiön lehdessä, kerrottiin että ”uusi kattila mitoitetaan siten, että esimerkiksi puupolttoaineen osuus voidaan nostaa jopa 80 prosent-

tiin. Tällä vastataan mahdollisesti kiristyviin turpeen päästökiintiöihin”. Mutta sitten tuli mutkia matkaan. Viime syksyn koeajossa havaittiin, ettei laitos kykene polttamaan puuta suunniteltua määrää. Jos siihen pyritään, laitokseen on investoitava ainakin toistakymmentä miljoonaa euroa. Ja vaikka korjaukset tehtäisiinkin, ne siirtyvät vuosiksi eteenpäin, koska laitoksen kattilan kaupalliset takuuehdot estävät sen tekemisen kesken takuukauden. Takuuehdoissa maimnitaan, että puun osuus polttoaineesta on enintään 30 prosenttia. Kun nämä asiat selvisivät, Jyväskylän Energian toimitusjohtajalle Juha Lappalaiselle annettiin kenkää. Kuitenkin Lappalainen on edelleenkin julkisuudessa itsepintaisesti väittänyt, että Keljonlahden kattilalla voidaan teknisesti polttaa 70 prosenttia puuta. Vähän samaan suuntaan ovat esittäneet myös VTT:n teknologiajohtaja Jouni Hämäläinen ja saman laitoksen tutkija Martti Aho. He asettavat kuitenkin varauksen: puun poltto nokeaa laitosta niin paljon, että tuskin tuohon 70 prosenttiin päästään.

”Tie helvettiin kivetty hyvillä aikomuksilla”

Tässä siis kävi niin, että enakkoon joulukuussa 2005 tilattu kattila ei täyttänytään niitä edellytyksiä, jotka Jyväskylän kaupunginvaltuusto kirjasi päätöksessään kaksi vuotta myöhemmin. Siinä ei puuta voida polttaa kuin enintään 30 prosenttia. Ajatukset ja kuvitelmat olivat hyviä. Mutta tässä kävi niin kuin maailmankuulu italialainen kirjailija, ”Jumalaisen näytelmän” kirjoittaja Dante Alighieri 1300-luvulla sanoi: ”Tie helvettiin on kivetty hyvillä aikomuksilla”. Nyt Jyväskylän päättäjät elävän Danten ”Jumalaisen näytelmän” kiirastulessa. Ketkä joutuvat taivaaseen ja ketkä helvettiin? Kuka tai ketkä ovat syyllisiä? Kuka tai ketkä maksavat kattilaan tehtävät muutokset vai pitääkö tilata kokonaan uusi kattila? Mikä on tai oli toimitusjohtajan ja hallituksen vastuu? Nyt on selvitysten aika. Ja kansa vaatii päitä vädille. Kymmenistä mielipidekirjoituks-

sista ei hakemallaan löydä sellaista, joka tukisi Jyväskylän kaupungin tai JE:n johtoa.

Kansanedustajat Rauhalahden kannalla

Jyväskylän valtuustossa istuvat kansanedustajat älähtivät. Matti Kangas (vas.), Reijo Laitinen (sd.) ja Aila Paloniemi (kesk.) kritikoivat voimakkaasti julkisuudessa kattilamöhläystä. Parlamentaarikot valittivat, että heidän kritiikkiään Jyväskylän Energian teettämistä laskelmista, hinnasta, riskianalyysin heikkoudesta ja voimalan sijainnista ei aikanaan kuultu. Kansanedustajien ja muidenkin mielestä laitos tulee maksamaan nyt 50 miljoonaa euroa enemmän kuin alkuperäinen laskelma (218 miljoonaa euroa) edellytti Ja laskun maksajana ovat tietysti Jyväskylän asukkaita. Kaikki kolme kansanedustaja olivat käsittelyn aikana sitä mieltä, että voimala olisi tullut sijoittaa Rauhalahteen, entisen laitoksen viereiselle tontille. Rauhalahden voimalassa oli Jyväskylän kannalta yksi ongelma: Fortum oli siinä suurena osakkaana. - Se olisi tullut halvemmaksi kuin Keljonlahden ratkaisu, sanoo eräs kansanedustajista.

Jyväskylässä on pohdittu tiukasti sitä, kuka maksaa tehdyn möhläyksen. Niin paljon on kuitenkin pähkäilty, että konsulttifirma todennäköisesti vapautuu vastuusta. Tämä taas perustuu konsultointisopimukseen. Konsulteilla, toimitusjohtajalla ja hankkeen kontrollilla oli puolitoista vuotta aikaa muuttaa kattilatilaus sellaiseksi kuin valtuusto edellytti. Mutta mitään ei tehty. Yllätys oli melkoinen, kun vasta joulukuussa 2009 paljastui, että Keljonlahden uuden voimalan kattilassa ei pystytäkään polttamaan puuta kuin 30 prosenttia. Kai voimalaitoksen johto oli tämän ymmärtänyt aikaisemminkin, koska voimalalle hankittiin jälkikäteen ympäristölupa myös hiilen polttamista varten.

jatkaa sivulla 15

Miten kävi raideliikenteelle ja vesiteille?

Byrokratia ja liikenneministeriö estivät vesiliikenteen kehityksen

Jyväskylän kaupunginvaltuusto siis viisaasti edellytti, että Keljonlahden suurvoimalan raaka-aineet, puu ja turve, kuljetetaan pääasiassa raideliikennettä ja vesiteitä hyväksi-käyttäen. Mutta tämä päätös oli turha, sillä isommat voimat estivät tämän.

Keljonlahden voimalan polttoaineen saatavuuden turvaamiseksi esitettiin aivan uudentyyppisen laivan rakentamista, terminaalien perustamista ja Keiteleen kanavan kolmen sillan alikulkukorkeuden nostamista laivaliikenteen sujumisen turvaamiseksi. Voimalan tarpeita varten suunniteltiin alus, jonka kulkusyväys on 2,5 metriä ja kantavuus 5000 tonnia. Laivatyyppi ei olisi tarvinnut erityisiä satamalaitteita, vaan se olisi imaisnut sisäänsä pneumaattisesti (paineilmalla) hakkeet ja muut polttoaineet terminaalista. Ja samalla tavalla se olisi ”ulostanut” ne voimalan kentälle. Se ei olisi tarvinnut jäänmurtoaapua; alus olisi hoitanut kaiken itse. Olisi tarvittu vain rahoituksen varmentaminen, mutta siinä tulivat byrokraatit esteeksi.

Minne jäivät kiskot ja laivakuljetukset?

Investointipäätöksen ponnassa edellytettiin ”logistisia ratkaisuja, jotka perustuvat

raideliikenteeseen ja vesitiekuljetuksiin”. Valtuuston päätöksen mukaisen kattilan tilaaminen olisi vaatinut Keiteleen kanavan hyväksikäyttöä. Se taas olisi edellyttänyt Keiteleen kanavan siltojen nostamista. Niistä kolmehan tehtiin rakennusvaiheessa suunniteltua alemmiksi, koska kukaan ei silloin edes kuvitellut, että kanavan kautta olisi muuta liikennettä kuin huviveneily. Mutta siltojen nosto torjuttiin. Asiaa selvittämään asetettu työryhmä ei nähnyt Keiteleen kanavan parantamiselle mitään perusteita. Niinpä liikenneministeriö hylkäsi siltojen nostamisen ja samalla vesitiekuljetukset Keljonlahden voimalaan. Toki Suolahden – Haapajärven rataosuutta parannetaan. Se mahdollistaa kiskojen tehokkaamman käytön, mutta hakekuljetuksiin se ei kovin paljon vaikuta. Eiväthän hakekasat ole aina rautatien varressa. Terminaaleja tarvittaisiin eri puolille – myös vesistöjen varsille. Niissä biopolttoai-

neet säilyisivät kuivina ja optimaalisina polttoa varten. Mutta nyt nekin ovat tarpeettomia, koska ministeriö torpasi vesitievaihtoehdon.

Hurja rekkaralli Jyväskylään, auto voimalaan joka 12. minuutti

Nyt keljonlahtiset ja jyvskyläläiset saavat tottua siihen, että täysia rekkoja jyrää yötä päivää joka 12. minuutti uuteen voimalaan. Kun ne palaavat tyhjänä takaisin, rekkoja liikkuu joka 6. minuutti jyvskyläläisten harmiksi. Kun ei tullut biovoimalaa, ei raide-eikä vesitiekuljetuksia, niin pelkästään liikenteen hiilijalanjälki kasvaa rajusti. Keiteleen kanavan tulevaisuutta selvitelleen työryhmän mietintöä on arvosteltu rajusti. Ja tuskin syyttä. On katsottu, että taktiikka oli sama kuin aikanaan Kymijoen – Mäntyharjun kanainvestoinnin tyrmämisessä. Sehän torjuttiin ”uudella selvityksellä”, joka Juhani Tervalan mukaan maksettiin EU-rahoilla ja

oli paljon kalliimpi kuin Merenkulkulaitoksen aikanaan tekemä arvio. Keiteleen kanavan tapauksessa selitettiin, ettei kanavalla ole riittävästi kuljetettavaa ja että siltojen nostaminen tulee liian kalliiksi. Työryhmä ”unohti” EU:n ja Suomen hallituksen ilmasto-politiittiset tavoitteet ja sitoumukset. Sen toimeksianto oli: ”Keiteleen kanavan parantamiseen liittyvien toimenpiteiden yhteiskuntataloudellinen merkitys ja erityisesti raide- ja vesikuljetusten keskinäinen kustannustehokkuus sekä rahoituksen vaihtoehdot ja esittää suunnitelma hankekonaisuuden toteuttamiseksi”. Ministeriön työryhmä kuuli asiantuntijoita toimeksiantonsa viimeisellä viikolla, mutta jätti ne huomioimatta. Ilmeisesti raportti oli jo kirjoitettu valmiiksi ennen kuin nämä lausunnot kuultiin. Siksi ne voitiin jättää huomioon ottamatta. On muitakin kysymyksiä.

Mikä vaikutus Vapolla ja metsäteollisuudella?

Tiesikö tämä ministeriön nimittämä työryhmä jo etukäteen, että tilatulla kattilalla ei voi polttaa niin paljon puuta kuin valtuusto edellytti? Silloin ryhmän kanta olisi looginen: turvetta ja hiiltä voidaan ajaa yhtä hyvin rekka-autoilla, vaikka siitä syntyykin helvetinmoinen ralli Keski-Suomeen. Eikä silloin siltojen nostoa tai uutta laivatyyppiä tarvita! Myös metsäteollisuuden kannalla on varmasti ollut merkitystä. Sehän vastusti Keiteleen kanavan siltojen nostoa ja puun polttaminen on sille kauhistus. Jussi Pesonen, UPM:n vahva mies, pitää puun polttamista lähes hulluutena. Hänen mukaansa puun jalostusasetta on nostettava ja monikäyttöisyyttä lisättävä. Toki nämä ovat kannatettavia asioita. Mutta silti Suomen metsissä on valtavasti sellaista tavaraa, joka nyt ensiharvenuksissa jätetään suoraan maahan. Sekin on muistettava, että metsäteollisuus ei aikanaan pitänyt tarpeellisenä Saimaan kanavan vuokraamista. Vain presidentti Kekkonen luja ote vallasta johti siihen, että hän runnasi vuokrasopimuksen

lävitse vastoin metsäteollisuuden kantaa. Mikä oli Vapon osuus Keljonlahden kattilatilauksessa? Yhtiö tietysti kiistää, että sillä olisi ollut mitään tekemistä Keljonlahden kattilan kanssa. Epäilykset ovat heränneet sen takia, että Juha Lappalainen oli aikanaan Vapon leivissä. Eikä Vapo tunnusta minkäänlaisen turvekartellin olemassaoloa. Sekin tiedetään, että Vapo suunnittelee turpeeseen perustuvan voimalan rakentamista Äänekoskelle. Mikä sen vaikutus oli Keljonlahden jupakassa?

Mielipidekirjoituksissa paikallisessa lehdessä ja Yle-Keski-Suomen sivuilla on ihmetelty, miksi pääministerikin haluava Mauri Pekkarinen ei ole edistänyt siltojen nostoa ja metsäenergian laajamittaisen käytön mahdollistavia toimia kotiseutunsa parhaaksi. Hänellä olisi ollut paljon sananvaltaa Keiteleen kanavan siltojen korkeuden nostamisessa ja sen myötä metsäenergian laajamittaisen käytön lisäämisessä ja uusien alueellisten työpaikkojen luomisessa.

jatkoa sivulta 14

Konsultti: kattila tilauksen mukainen

Jyväskylän Voimaa konsultoi ÄF-Consulting. Sen energia-divisioonana johtaja Eero Auranne on julkisuudessa väittänyt, ettei voimalan kattilaa edes tilattu puuta polttamaan. Auranteen mukaan joulukuussa 2005 tehdystä esisopimuksessa lähtökohtana oli, että turvetta poltetaan 70 prosenttia ja puuta vain 30. Auranteen kannan torjuvat JE:n entisen hallituksen puheenjohtaja Timo Fredrikson ja apulaiskaupunginjohtaja Timo Koivisto. Heidän mukaansa sopimuksessa yksiselitteisesti sanotaan, että kattilassa voidaan polttaa 70 prosenttia puuta. Kuitenkin sopimuksessa on pykälä, joka määrittelee poltotuhkalle sellaiset arvot, joiden noudattaminen vaatisi puuraaka-aineeksi vain koiravun kuorta! Nähtäväksi jää, kuka lukutaitoisista tai lukutaidottomista vetää pitemmän tikun. Koiviston mukaan kaupunki ei kuitenkaan yksin maksa muutostöiden aiheuttamia lisäkustannuksia. Niistä neuvotellaan tai sitten edetään ”juridista tiestä”. Keljonlahti pysyy vielä pitkään lehtien otsikoissa. Voimalasotkusta kun tulee lähes päivittäin uusia tietoja ja paljastuksia.

Hakkeen korjuulla ja poltolla suuri kansantaloudellinen merkitys

Maassamme on poltettavaa metsähaketta viimeisimpien tutkimusten mukaisesti noin 150 miljoonaa irtom3/vuosi

Raskaan poltto-öljyn hinta oli kesäkuussa 2009 jo 475,20 €/tonni, josta veron osuus 152,69€/tonni. Korkein hinta viimeisen kahden vuoden aikana oli heinäkuussa 2008 peräti 710,17 josta veron osuus 195,05. Näin voitaneen

verottomaksi keskihinnaksi ottaa noin 350€/tonni

Raskaan polttoöljyn energia pitoisuus on 41,87 GJ/ tonni. Yksi irtokuutio haketta normikunnossa (kosteus 40% tiheys noin 300kg/i-m3) vastaa

noin 3,6 GJ, jolloin yhtä tonnia raskasta poltto-öljyä vastaa noin 11,63 im3 haketta.

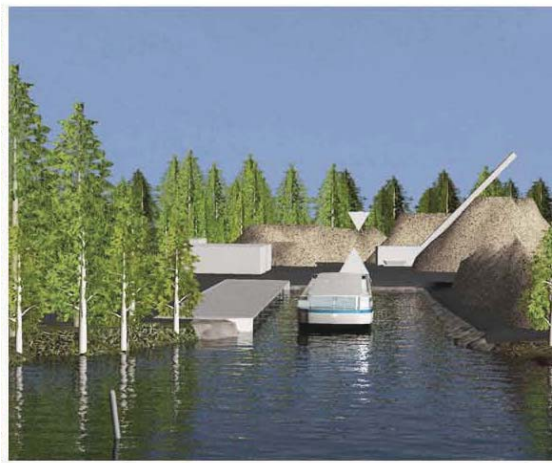
Korjattavissa olevaa 150 miljoonaa irtom3 haketta vastaa noin 12 897 678 tonnia raskasta poltto-öljyä. Vertaa: koko

Suomen öljyn kulutus (benssiinit, dieselit jne.) oli v. 2008 vain 10,8 miljoonaa tonnia.

Raskaan polttoöljyn lähes 13 miljoonan tonnin hinta Suomeen ostettuna ilman veroja on 4 514 187 446 Euroa. Jos käyttäisimme kaiken mahdollisen metsähakkeen poltto-aineksi/ sähköksi/lämmöksi jne., voisimme parantaa ulko-

maankaupan tasettamme 4,5 miljardilla eurolla. Muita vaikutuksia olisivat mm. työllisyyden parantuminen. Ja samalla voisimme jatkaa toimintaamme metsän korjuun ja kuljetusten kehittämisen veturina maailmassa. Lisäksi Suomessa on noin 8,4 miljardia tonnia kuiva-aineksi muutettua turvetta.

Metsästä terminaaliin



Terminaaliverkoston päätarkoitus on vähentää maantiekuljetusten pitkiä ajomatkoja, tuoden siten tehokkuutta ja taloudellisuutta logistiseen ketjuun. Lisäksi kekitetyillä terminaaaleilla saadaan tehokkaampi ja tasalaatuisempi lopputuote tuotantolaitoksille. Terminaalit toimivat samalla myös varmuus- ja puskurivarastoina. Maakuljetukset terminaaaleihin tapahtuvat rekka-autoilla tai traktoreilla. Maksimiajoetäisyytenä pyritään pitämään 50-60 km ajomatkoja.

Ristiinassa ei narista eikä voivotella, kunnassa katsotaan reilusti eteenpäin

Piskuisen, vajaan 5000 asukkaan, mutta kauniin ja varsin vireän, Ristiinan kunnanjohtajan Virpi Siekkisen ääni helisee puhelimes- sa iloisesti. Hän ei marmata kuntien heikosta taloustilanteesta, ei rajusta työttömyydestä eikä valtion apujen vähyydestä. Hänellä tuntuu riittävän optimismia vaikka muille jaettavaksi.

Ristiinan elintoimintoja pitävät yllä Etelä-Savon runsaat metsävarat, UMP:n Pelloksen vaneritehdas, Kuomiokosken jalkine- ja puutyötehdas ja yhä enenevässä määrin matkailu ja palveluelinkeinot. Erityisesti matkailuun luotetaan, onhan kunnan sijainti mainio, maan- ja rautateitten ja upeiden vesireittien varrella. Maisemat ja näköalat ovat mahtavia. Jopa kunnan perustaja kreivi Pehr (Pietari) Brahe kehui niitä aivan tolkuttomasti. Mutta ei turhaan. Kunnalla on varsin merkittäviä suunnitelmia. On suunnitteilla logistiikkakeskus, puuhataan venesataman uudistamista, laajentamista ja parantamista, jotta se vastaisi lisääntyvän matkailun tarpeita. Suunnitelmat ovat mahtavia. Ja Astuvansalmen viitisen tuhatta vuotta vanhoista, kivikautisista pohjoismaiden suurimmista kalliomaalauksista on mahdollista kehittää nykyistä vetävämpi matkailukohde. Siekkinen näkisi, että Saimaan ja Päijänteen yhdistämisellä kanavalla vaikuttaisi kunnan ja koko Suur-Savon alueen kehitykseen myönteisesti. Se avaisi sekä huviveneilylle että muullekin vesiteitten käytölle aivan uusia mahdollisuuksia.

”Emmeet” olemassa

Ristiinan tämä päivä tarjoaa siis kohtuullisesti työtä. Se on liikenteellisesti mainiossa solmukohdassa: Mikkelistä Kouvolaan ja Lappeenrantaan vievät valtatie yhtyvät kuntakeskuksen eteläpuolella. Lappeenrannan kautta on suora yhteys Pietariin, jota Virpi Siekkinen pitää erityisen tärkeänä. Onhan miljoonakaupungissa paljon varakasta väkeä, joka on kiinnostunut lomailusta, mökkeilystä ja myös tonttien ja talojen ostosta Suomen puolelta. Siinä on Ristiinan kaltaisella kunnalla saumaa. Teollisuuden kanalta tärkeä on myös Savon radan pistoraide Ristiinan Pelloksen vaneritehtaalle. Luonnollisesti sille voitaisiin kehittää muutakin käyttöä. Pelloshan on vuorineuvos Aarne J. Aarnion luomus. Hän perusti lastulevytehtaan 1960-luvun alussa, vähän myöhemmin rakennettiin myös vaneritehdas. Aarnio oli sukkela mies, hänellä oli laajat ja monipuoliset suhteet aina maamme ylintä johtoa myöten. Vuonna 1983 Pellokseen myytiin Cay Ehrnroothin johtamalle

Oy Wilh. Schaumanille, josta taas tuli muutamaa vuotta myöhemmin osa toisen Ehrnroothin, Casimirin, johtamaa UPM-Kymmeneä. UPM – Kymmene syntyi taas monien juonittelujen, kauppojen ja pankkien toimeliaisuuden tuloksena. Siihen upotettiin

lisätä tuotantoaan Suomessa. Teollisuus katsoo Etelä-Amerikasta ja Aasiasta saataviin sellun lähteisiin; eukalyptuksiin ja muihin nopeasti kasvaviin puihin. Mutta puun käyttö energian tuotantoon, lääke-, kemian- ja elintarviketeollisuuteen tulee

Syksyn työkokouksessa olivat edustettuina VR Rata, VR Gargo, Merenkulkulaitos, Etelä-Savon Energia, Suur-Savon Sähkö, Savo-Karjalan Tiepiiri, UPM-Kymmene, Tiehallinto, Etelä-Savon maakuntaliitto, Miktech Oy, Misaet Oy, Mikkelin kaupunki ja Ristiinan kunta. Ristiinan logistiikkakeskuksen vahvuusiksi merkittiin: Hyvä sijainti, vesi-, rautatie- ja maantieyhteydet hyödynnettävissä, riittävä maa-alue on olemassa ja logistiikkakeskussella on koko maakunnan tuki.

keammalla. Se selittyy sillä, että muinaisen Saimaan pinta oli nykyistä korkeammalla. Se oli osa Keski-Suomen suurjärveä, joka ulottui Salpausselältä nykyisen Pihtiputaan Muurasjärveen ja Saimaan itärajoilta Päijänteeseen. Suurjärvi laski vetensä (Muurasjärvestä) Kota- eli Hinkuanjokea pitkin Pohjanlahteen, joka lainehti jossakin nykyisen Haapajärven – Reisjärven tietämillä. Tässä lasku-uomassa oli suurin Suomesa koskaan ollut koski, jonka

salmen pohjoisrannan pystysuorasta kalliosta. Toki jotkut paikkakuntalaiset olivat tienneet niiden olemassaolosta, mutta eivät niiden harvinaisuudesta eikä merkityksestä. Siinä sitä on ihmettelemistä kerrakseen. Mutta miten raahata muualta tulleita turisteja niitä katselemaan.

Vanha kunta

Ristiina on vanha kunta. Sen perusti Pehr (Pietari) Brahe 1649, juuri kun verisyydestään, raakuudesta ja uskonkiihkostaan tunnettu 30-vuotinen sota oli saatu edellisvuonna päätökseen. Ristiinan nimi ei kuitenkaan tule Kustaa II Adolfin tyttärestä kuningatar Kristiinasta vaan Pehr Brahen vaimosta, joka niin ikään oli Kristiina. Savossa nimi tietysti ”viäntyi” kansankieliseen muotoon, Ristiina. Ei Pietari Brahe Ristiinaa mistään hempeydestä perustanut, se vaan sattui kuulumaan hänen suuriin läänityksiinsä, joita Kristiina-kuningatar niin auliisti jakeli ylimyksilleen. Pietarille alue tuli syyskuussa 1640. Viisi vuotta myöhemmin se laajeni lähes kaksinkertaiseksi. Tällöin Brahe otti Ristiinan läänitystensä hallintopaikaksi ja rakensi sinne Brahenlinnan.

Läänitys oli hyvin laaja. Se Lårentz Röösin 1645 piirtämässä kartassa ulottuu pohjoisessa aina Puulaveteen saakka. Läänitykseen kuului toistasataa tilaa, osa oli autoina. Brahenlinna kuitenkin rapistui ja Isonvihan aikana se raunioitui. Sen jälkeen rakennettiin uusi Brahenlinna kunnan keskustaan. Siellä piti majaansa mm Yrjö Maunu (Georg Magnus) Sprengtportenin sotakoulu 1770-luvun lopulla. Ristiinan aluetta, ja myöhemmin myös kuntaa, on heitelty milloin minnekin suuntaan. Pähkinäsaaren rauhasta 1323 se kuului aina vuoteen 1534 Viipurin alaisuuteen. Asiat hoidettiin siellä ja sieltä, eli itäinen vaikutus oli vahva. Seuraavat sata vuotta alue kuului Savonlinnan linnalääniin, 1635 – 1721 Viipurin ja Savonlinnan lääniin, ja aluetta hallittiin Viipurista käsin. Sitten tuli melkoinen haipakka: vuosina 1721 - 1743 kunta kuului Savonlinnan ja Kymenkartanon lääniin, 1743 – 1775 Kymenkartanon ja Savon lääniin, 1776 – 1831 Kymenkartanon lääniin ja vuodesta 1832 Mikkelin lääniin.

Ismo Parkkonen



Varkaantaipale, Ristiina

monta vanhaa ja tunnettua yhtiötä. Ristiina on vesiteitten keskeillä. Sillä on syväsatama, jota pääasiassa käyttää vain Pelloksen vaneritehdas.

Logistiikkaa, logistiikkaa

Ristiinassa vastattiin Euroopan Unionin asettamaan tavoitteeseen nostaa uusiutuvien energialähteiden osuutta nykyisestä 38 prosenttiin. Kunnan vastaus oli ja on yhä: uusi logistiikkakeskus. Syksyllä pidetyssä työkokouksessa todettiin, että Etelä-Savo on Suomen metsärikkain maakunta. Ja Itä-Suomesta hakataan 1/3 maan teollisesti käytetystä puutavarasta. Ja saman verran raakapuusta käytetään Kaakkois-Suomen alueella. Sekin havaittiin, että vaikka nyt paperi- ja kartonkiteollisuus, sahat ja vaneritehtaat käyttävät huomattavan osan metsien tuottamasta raaka-aineesta, ne eivät tulevaisuudessa kovinkaan paljon voi

lisääntymään. Eikä vielä edes tiedetä, mihin kaikkeen metsistä saatava raaka-aine kelpaa. Seutuvaliokunnan tämän vuoden maaliskuussa tehdyssä muistiossa sanotaan: ”Metsäisessä Järvi - Suomessa suurten vesialtaiden ympäristö on saatava valjastettua osaltaan bioenergian metsäraaka-aineen logistiikkakokonaisuuteen”.

Ristiina keskiössä

Ja näkemyksellinen puoli: ”Ristiinan sijainti eteläisessä Savossa jo olemassa olevien ja monipuolisten liikenneyhteyksien äärellä tarjoaa erinomaisen paikan mainitulle logistiikkakokonaisuudelle. Mahdollinen logistiikkakeskus Ristiinassa sijaitsee keskeisellä paikalla metsävaroihin ja raakapuunkäyttöpaikkoihin nähden... Suunnitellun logistiikkakeskuksen keskeisiä toimintoja ovat puutavaran varastointi, jakeiden jatkojalostus sekä logistiikan tehokas hyödyntäminen ja kehittäminen”.

Ensiksi selvitetään logistiikkakeskuksen tarve kaikkine puolineen. Jos päädytään myönteiseen ratkaisuun, toisessa vaiheessa aloitetaan kaavoitustyö, toiminta organisoidaan ja yhtiö perustetaan. Ristiinan kunta on päättänyt ryhtyä ensimmäisen vaiheen selvittelyyn. Sen on oltava valmis 31.3.2011.

Astuvansalmen kalliokuvat

Kivikauden ihmiset maalasivat kuvia Astuvansalmen kallioihin 4500 – 5000 vuotta sitten, aikana jolloin sumerilaiset olivat jo Eufratin ja Tigrin laaksossa oppineet kirjoittamaan ja Egyptin faraot rakennuttivat valtavia pyramidejaan. Raamatusta ei ollut tietoaakaan: alkukantaiset luku- ja kirjoitustaidottomat heprealaiset vaeltelivat karjoneen Lähi-Idän viljalla tasan goilla ja tekivät välillä ryöstöretkiä kehittyneempiin kyliin. Astuvansalmen maalaukset ovat 7,7 – 11,8 metriä nykyistä Saimaan vedenpintaa kor-

keskivirtaamaksi on laskettu jopa 650 kuutiota sekunnissa. Kun Heinolanharjuun puhkesi uusi uoma, Keski-Suomen suurjärvi kutistui rajusti ja pohjoisilla alueilla veden pinta las-ki yli 9 metriä. Oli siinä kivikauden ihmisillä ihmettelemistä. Saimaalla rajuin vedenpinnan aleneminen tapahtui vasta sitten, kuin Vuoksen kautta avautui uusi lasku-uoma Laatokkaan. Alussa veden pinta aleni 2-2,5 metriä ja myöhemmin vielä 8 metriä lisää. Kalliomaalaukset ovat tehdyt kulloisenkin Saimaan vedenpinnan tasolle. Sitä ei tiedetä tehtiinkö kalliomaalaukset kevättalvella, jään päältä vai kesällä haapioista tai kanooteista. Joka tapauksessa kallioihin on maalattu 65 kuvaa, joista on tunnistettu hirviä, ihmishahmoja, veneitä, kämmenien ja tassujen jälkiä, erilaisia kuvioita jne. Aika yllättävää on, että Astuvansalmen kalliomaalaukset ”löydettiin” vasta 1968, kun arkeologi Pekka Sarvas havaitsi ne veneretkellään

Matkakertomus Panaman kanavalta

Olin Panamassa maaliskuussa 2010 kaksi viikkoa. Sinä aikana ehdin tutustumaan Panaman valtioon, kanavaan ja sen lähialueeseen melko hyvin.



Veden vähyden vuoksi pienetkin alukset sulutetaan isompien kanssa, Gatun-sulut

Panaman kanava on yksi maailman merkittävimmistä vesiväylistä. Se on jopa niin merkittävä, että iso osa maailman laivoista mitoitetaan kyseisen kanavan mukaisesti panamax-kokoon. Kanavan merkitys Panaman valtiolle on suuri, ja kun kanavan hallinta siirtyi vuosituhannen vaihtuessa Yhdysvalloilta Panamalle, kansa juhli. Pääkaupunki Panama City kasvaa voimakkaasti, ja siellä on menossa melkoinen pilvenpiirtäjäbuumi. Jos Euroopan suurkaupungeissa on pari hehtaaria pilvenpiirtäjiä, on niitä Panama Cityssä neliökilometreittäin, ja lisää rakennetaan. Maassa itsessään on kuitenkin vain 3,3 miljoonaa asukasta. Panamasta on syntynyt valtava logistiikan keskus, joka vetää puoleensa sijoittajia.

Panamassa logistiikka on paljon muutakin kuin kanavaa. Kanavan molemmissa päissä, Colonissa ja Balboassa, on valtavat konttiterminaalit joissa post-panamax-kokoiset laivat purkavat konttinsa. Osa konteista kuljetetaan kanavaa

sivuavaa rautatietä pitkin toiseen päähän kanavaa. Rautatiellä kulkee myös henkilöjuna Coloniin suuntaaville työmatkalaisille, ja tässä junassa on turisteille varattu oma näköalavaunu. Iltapäivällä junalla pääsee takaisin pääkaupunkiin. Tästä junasta on mahtavat näköalat sekä Gatun-järvelle että kanavalle. Rautatietä ei tule kuitenkaan sekoittaa sulkujen ”muuli”-vetureihin raiteineen: nämä toimivat erillisinä sulkujen molemminpuolisina hinaajina pitäen suuret alukset niin suorassa että valtamerialus voi jättää sulkukammioihin vain kolmenkymmenen sentin välin. Lisäksi Panamasta lähtee pohjoiseen Pan-American highway, jota pitkin kulkee rekkaliikenne Pohjois-Amerikkaan.

Panamassa kiinnittyykin huomio siihen, miten kaikkien logistiikan osa-alueiden yhteensovittaminen on hoidettu esimerkillisesti. Panamassa rautatie- ja vesiliikenne tukevat toisiaan. Kaiken huipuksi kanavalla, Gatun-



Pedro Miguel sulun ”muuli”-veturit työssä

järvellä sekä näiden ympäristössä on turismia: kanava kiinnostaa muitakin kuin liikenteen harrastajia. Kanavan Tyynenmeren päään Mirafloresin suluilla oli suuri turistikeskus, josta löytyy esimerkiksi kanavan rakentamisesta kertova museo sekä joki-luontoa esittelevät akvaariot. Kanava myös tuottaa sähköä Panama Cityyn sekä Coloniin. Kanavan ympärillä on lisäksi kansallispuistoja, joissa toisin kuin Suomessa, asuu myös ihmisiä. Näistä Soberanian kansallispuisto rajoittuu kanavan mahdollistavalle Gatun-tekojärvelle, ja tämän jatke Camino de Crucesin kansallispuisto ulottuu Panama Cityyn asti. Colonin läheisyydessä Karibianmeren puolella on entisten orjien jälkeläisten asuttama Portobelon kansallispuisto paikassa, jossa Kolumbus aikoinaan kävi. Mielenkiintoisin näistä on ehkä intiaanien asuttama

vestä, joten vettä täytyy säännöstellä. Onneksi kanavaan on alun perin rakennettu tuplakammiot, jolloin toinen sulku täyttyy viereisen sulun vedellä. Kanavan viereen on nykyisten sulkuparien lisäksi nyt rakenteilla suuremmat sulut tehokkaammalla vedenkierrätysjärjestelmällä. Nämä sulut kokoa 427*55*18.3m (P/L/S) mahdollistavat suurempien panamax-II kokoisten 366*49*15m alusten kanavakäytön. Sulut ovat laivoja pidempiä sen vuoksi, että koko kanava-alueella liikkumisen ajan niiden perässä kulkee kanavahallinnon alus sortoa ehkäisemässä, ja myös luotsaus tulee hallinnon toimesta. Uusi aluskoko voi tuoda paineita myös Itämerelle Tanskan salmiin sekä Suomen syväsatamiin: pelkona on, että Itämeri jää sisävedeksi aluskannan kasvassa nyt kun useimmat maailman alukset mitoitetaan

peräiskansojen oikeudet oli sovitettu yhteen liikenteen ja kanavalaajennushankkeen kanssa tavalla, joka Suomessa vaatisi uuden ajattelumallin, Amerikan mantereella kun on Eurooppaa parempi yksityisen omaisuuden suoja myös yhteiskuntaa vastaan. Kanavan käyttö on myös mutkatonta, sillä kanavan laivoista ja konteista maksetaan tietty summa käteisellä yhdelle kanavayhtiölle. Hinta määrittyy muun muassa laivan koon ja konttien määrän mukaan. Tämä vastaisi Suomessa sitä, että laivat autettaisiin murtajilla Viipuriin, läpi kanavan ja luotsattaisiin Saimaan perukoille yhden yhtiön toimesta. Ja jos laivat eivät pääsisivät Järvi-suomesta merelle tiettyyn vuodenaikaan, sama yhtiö hoitaisi kontit järvi-altaiden logistiikkakeskuksiin junnilla. Myös uusissa väylä-hankkeissa Suomessa tulisi huolehtia korvausbiotoopeis-



Samassa sulussa pienaluksella valtamerialuksen kanssa

Ghagresin kansallispuisto samannimisen joen yläjuoksulla. Vierailulla intiaanikylässä näytti siltä, että Panaman valtio oli panostanut heidän asemaansa, ja rakentanut muun muassa koulun tietämien taipaleiden taakse. Itse kylään mentiin mielenkiintoisilla yhdestä suuresta puusta veistetyillä ruuhilla, jollaisia voisi kuvitella Suomessakin aiemmin käytetyn. Vesihyasinteineen ylempi järvi Ajajuella sekä myös itse joki näyttivät melkoisesti suomalaiselta järveltä kesäaikaan. Ghagres-joki tuottaa kanavan tarvitseman makeanveden.

Ilmastomuutos on tuonut ongelmia myös kanavalle. Lämpeneminen haihduttaa vettä elintärkeästä Gatun-jär-

Panaman kanavan mittojen mukaisesti. Selkein havainto Panamalla oli kanavan kehittämisen keskittyminen alusten koon kasvuun. Jättimäiset työmaat sekä Karibianmeren puoleisen Gatunin sulkujen että Tyynenmeren puoleisten Pedro Miguelin ja Mirafloresin sulkujen sekä Gailairdin leikkauksen kohdalla ovat täydessä käynnissä.

Positiivisia esimerkkejä

Suomessa voitaisiin ottaa Panamasta oppia kaikkien liikennemuotojen yhteensovittamisessa. Ne tukevat toisiaan etenkin kapasiteetin purkamisessa, eivätkä kilpaile keskenään. Tämän lisäksi myös turismi, luonnonsuojelu, energian tuotanto ja alku-

ta. Uusien kanavahankkeiden turismi-laskelmien tulisi keskittyä päivän mittaisiin bussi-juna-kanava-alus-bussi -matkoihin esimerkiksi pääkaupunkiseudulta, koska tällaiset reissut näyttivät erityisesti olevan turistien suosiossa Panamassa. Kaikkien alojen yhteensovittaminen palvelemaan toisiaan oli se asia, joka reissusta jäi päällimmäisenä mieleen ystävällisten ihmisten lisäksi.

Elmeri Ahti

Kirjoittaja on entinen Suomen Liikenneliiton pj, joka työskentelee nykyisin Meritaito oy:n palveluksessa väyläsuunnittelijana.

Alumiinivaahdoteräs, tulevaisuuden rakennusaine sisävesilaivoille vesitie liikenteen tehokkuuden lisääjänä – Suomesta.

Tekesin ja EU:n interreg selvitykset ja EU:n creating projektin raporteissa vuorokauden 2002 -2006 ilmaissaan selkeät tulokset, siitä että sisävesiliikenne saadaan kannattavaksi kun voidaan rakentaa sisävesi laiva hakkeen ja turpeen kuljetuksiin sellainen mikä on vähintään 5000m³ lastitilavuudeltaan, ympärivuotisesti kulkeva, syvyydeltään max 2,4 metriä ja joka kykenee lastaamaan ja purkamaan lastit omia laitteitaan käyttäen.

Vuonna 2007 aloitetun laivan suunnittelussa konventionaalista terästä hyväksikäyttäen päästiin tulokseen jossa rungon painossa päästiin 930 tonnin runkopainoon. ja 6500m³ lastikapasiteetin omaavaan hakelaivaan.

Vuonna 2008 haetun ja hyväksytyn ERA NET MARTEC projektin yhteistyöpartnerit Fraunhofer instituutti saksasta, Tekninen korkeakoulu Helsingistä ja Laffcomp oy asettivat tavoitteeksi 30-40% kevennystavoitteen ympärivuotisesti sisävesillä kulkevan laivan rungon painoon.

tamon osalta kun tiedossamme on matkojen lukumäärä ja rahtitaso, ja niitä verrataan laivan kevennyksellä saavutettavaan lisälastikapasiteettiin. Alla havainto esimerkki siitä mikäli laiva on runkopainoltaan konventionaalisessa rakentamisessa noin 2000 tonnia ja siitä saadaan keveimmillä materiaaleilla pois 800 tonnia niin se on suoraan lisärahtia allaolevan taulukon mukaisesti:

eli kun on noin 80 matkaa vuodessa 15 € rahtitasolla niin voimme lisätä keventä-

silöllisesti suunnitella kuljetukset optimoiden ne esim. Jyväskylän energian myyvyyden ja tuotettavan energian määrän suhteen. Tämä koskee erityisesti tuotteiden välivarastoinnin ja talviajojen määrän ja matkan optimointia em raaka-aine kulutuksien suhteen. Tämä voidaan ja tulee tehdä jokaiselle laiva-asiaakkaalle yksilöidysti. Tässä mallissa läksimme faktasta jossa kevennystä voidaan saada se sama 40% kuin edellisessäkin keississä mutta lähtötilanne ILS Oy:n runkosuunnitelmien ja laskennan



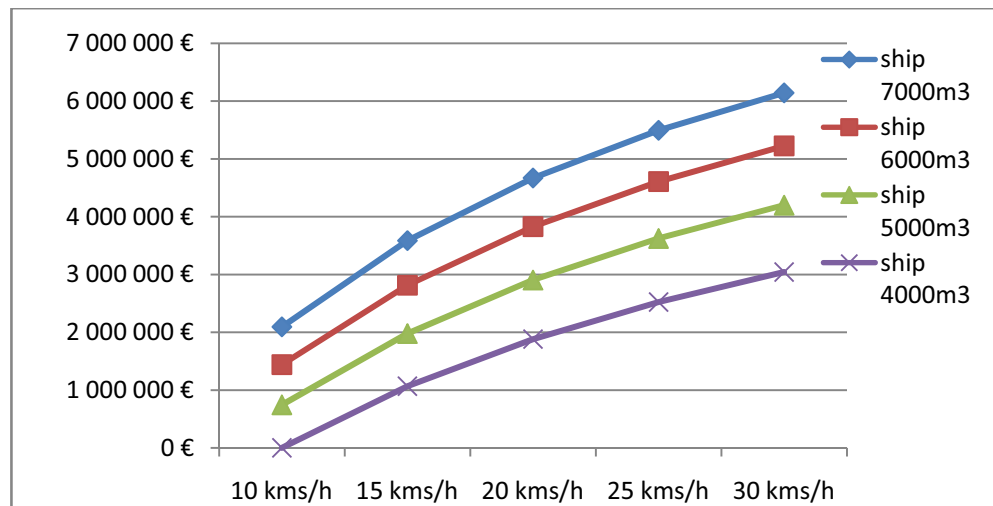
Kevennystavoite perustuu Fraunhofer instituutin innovaatioon ja nyt tässä projektissa edelleen kehitettävään laiva alumiinivaahdoteräkseen jossa alumiinivaahdot saadaan teknisesti patentoidun menetelmän mukaan metallurgisesti liittymään teräkseen ns sandwich elementiksi. Näillä on jo teoreettisesti päästy jopa 40% kevennyksiin, mutta olemme rakentamassa koelohkoa testeihin jossa painonkevennys tulee olemaan noin 27%. Näitten koetestiä jälkeen voimme saada luokitulaitosten hyväksynnät ja aloittaa todellisten ultrakeveitten laivojen teon Suomessa niin kotimaisille kuin vientimarkkinoillekin.

Taloudellisia laskelmia voimme yleisesti tarkastella varus-

mällä laivaa saman laivan tuloja lähes miljoonaa euroa/vuosi kun rakennamme uuden aluksen jossa runkomateriaalina on käytetty alumiinivaahdoterästä. Lisäksi tulee pienentyneet polttoainekustannukset tyhjänä ajossa jne... muita etuja voi käydä kurkkaamassa esim. www.lass.nu sivuilta.

Viime vuodet puheena olleessa Keitele Päijänne max laivassa hake ja turve kuljetuksissa kannattavuuslaskelmat tulee lähteä tekemään jo siitä että vain uudella suunnitellulla ja näillä materiaaleilla voimme rakentaa laivan jossa alussa mainitut minimi vaatimukset täyttyvät. Olemme Lappeenrannan yliopiston kanssa tehneet logistisen lastetankin jolla voimme yk-

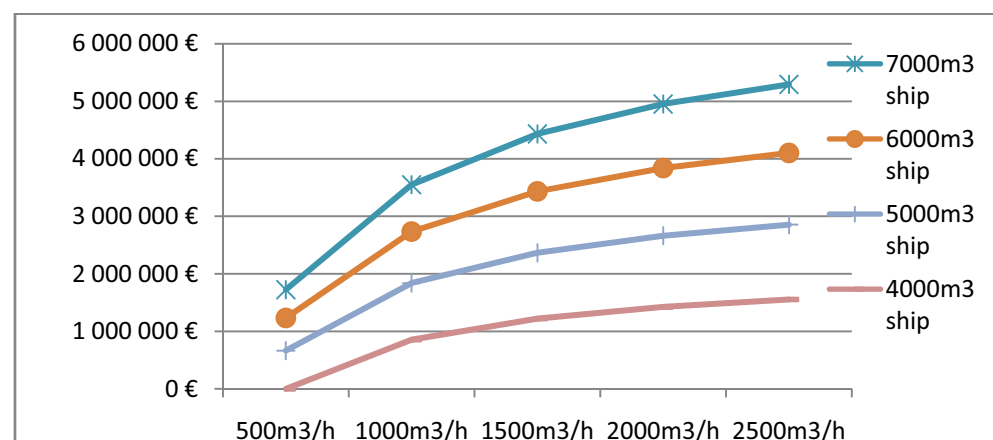
mukaan noin 930 tonnia josta 40% 372 tonnia. Allaolevassa taulukossa on lähdetty 4000 m³ laivasta mikä ei vielä ole kannattava sijoitus vaan kannattavuusraja menee 5000m³ kohdalla. Mikäli saamme aikaan 7000m³ laivan jolla ajetaan noin 10-12 solmun vauhdilla ja sillä on maksimi lasti 100 km keskiehtäisyydellä purkauspaikesta ja rahti on 3 €/m³ –kuorma autotaksa, niin silloin tämä 7000m³ 3 laiva tienaa noin 2 miljoonaa euroa enemmän (vihreän ja sinisen välinen ero kuin tämä 5000 m³ laiva joka jo oli vuoden 2005 EU –järvi suomen alueen tutkimusten mukaan kannattava.



Olen nähnyt hyvin monia tutkimuksia hake ja turvekulej-tusten kannattavuudesta lastien tiivistämisen vaikutuksista jne.... kuitenkin en ole vielä missään nähnyt laskelmia joissa herkkyyden analysoidaan samalla lastin määrää ja

operatiivinen purjehdusnopeus on sisävesiturvalliset 10-12 solmua niin edelleen samoilla 3 euron /100km hintatasolla voimme saada tuloja laivalle 2000 m³ purkausnopeudella toimivalle alukselle 5miljoonaa euroa/v enemmän

tuntia. Lastaus ja purkaus aika = 2 x 7000m³/2500 = 5,6 tuntia voimme lisätä vielä 5 tuntia keskimäärin /matka su-luille lastauksen ja purkauksen aloituksille jne. Päädyimme että matka kestää keskimäärin noin 20,6 tuntia. vu-

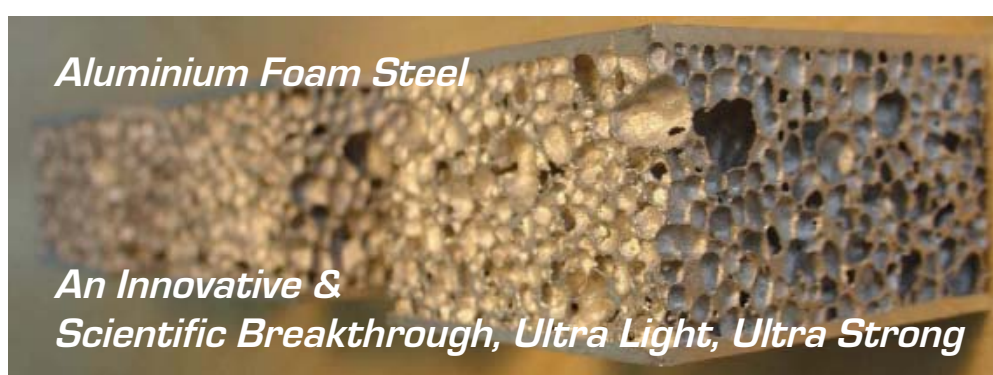
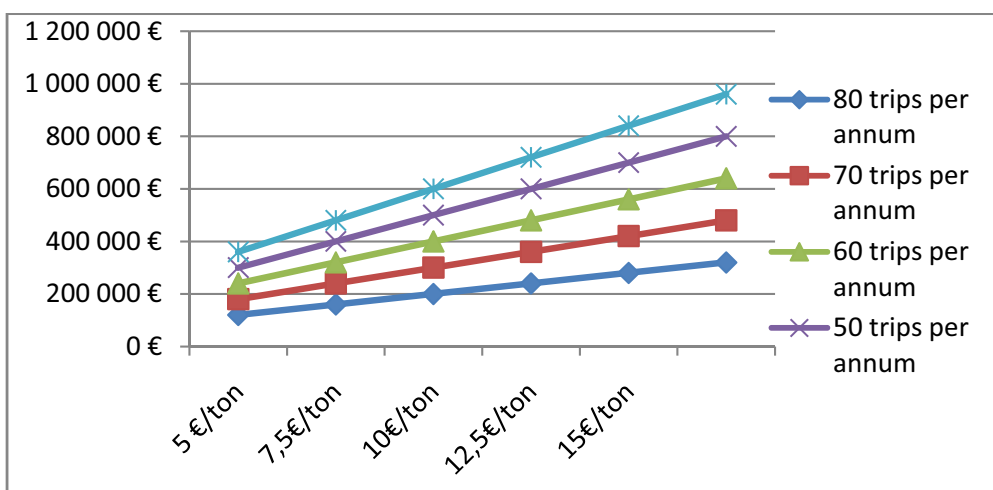
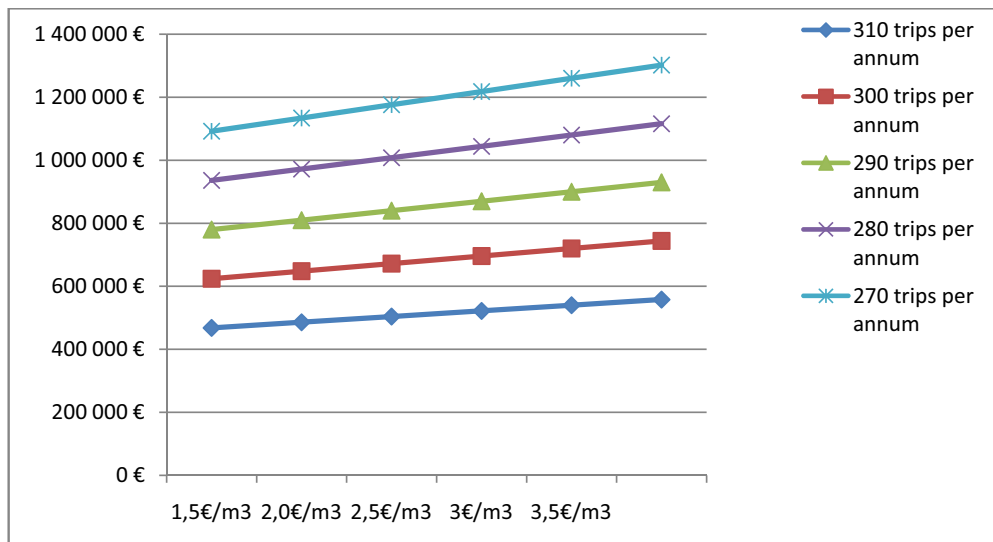


lastaus ja purkaustehon vaikutusta aluksen taloudellisuuteen. Tämä kuitenkin on se kaikkien kriittisin vaikuttaja koko kuljetus ketjun kannattavuuteen kun kyseessä on lyhyet kuljetusetäisyydet. alla näemme että jo 6000m³ kokoisella aluksella kun sen

män kuin 4000m³ laivalle mikä lastaa ja purkaa nykyisin käytetyillä noin 500 m³ tuntinopeuksilla.

Laiva maksimillaan kykenee 100 km etäisyydellä noutamaan lasteja seuraavasti: 20 KM / T = MATKA AIKA = 10

nessa on 8760 tuntia jolloin absoluuttinen maksimi olisi 425 matkaa / Olemme alle laskeneet taas laivakohtaiset herkkyydet matkoille 270-310 ja lastikoolle 4000-7000m³ sekä eri rahtitasoille.



Eduskunnan kanavaryhmän kirjallinen kannanotto elinkeinoministeri Mauri Pekkariselle 12.1 1. 2009

Toimenpiteet metsäenergian käytön lisäämiseksi samalla turvaten Jyväskylän uuden biovoimalan raaka-ainehuolto ja alueen teollisuuden sekä talouden kehittyminen

Valtioneuvoston hyväksymät ilmasto- ja energiapoliittiset tavoitteet ovat erittäin haasteellisia mutta samalla välttämättömiä. Vuodelle 2020 asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tulee käynnistää välittömästi kaikki mahdolliset toimet ja priorisoida sellaiset, mitkä luovat kotimaisia työpaikkoja ja hyödyntävät kotimaisia luonnonvaroja. Tällainen nopeasti käynnistettävä hanke on Jyväskylän Energian uuden biovoimalan raaka-ainehankintaa turvaava, *Päijänne-Keitele vesireittiä hyödyntävä hankekokonaisuus.*

Hanke on kaikilta osin linjassa Ahon komitean suositusten kanssa, joita eivät edes komitean metsäteollisuuden edustajatkaan vastustaneet. Ahon komitean mukaisia toimia on jo käynnistetty investointiavustuksin rautatie- ja yksityisten yhtiöiden maantieteterminaalien rakentamista tukemalla. Päijänne-Keitele vesireitin hyödyntämiseen ja kehittämiseen sisältyvät alueterminaalit tulevat olemaan kaikille avoimia. Ne turvaavat raaka-ainehankinnan vapaan kilpailun ja mahdollistavat energia-puun ohella myös muiden massa-artikkeleiden, kuten turpeen, ainespuun, sekä maa-ainesten välivarastoinnin. Terminaalit mahdollistavat myös jalostuksen ja jatkokuljetukset eri kuljetusmuotoja käyttäen. Esitetty terminaalijärjestelmä turvaa kaikis-

sa olosuhteissa Jyväskylän voimalan raaka-ainetarpeet ja sen tasaisen syötön. Keitelelen kanavan siltojen nosto on normaalia infrarakentamista, mikä sinänsä olisi tullut saattaa valmiiksi viime vuosikymmenellä, jolloin kanava muilta osin valmistui. Sisävesi- ja meriliikenteeseen suunniteltu uudentyypinen, ympärivuotiseen liikennöintiin soveltuva ja uudenaikaisella lastaustekniikalla varustettu alus mahdollistaa tehokkaat kuljetukset ja satamatoiminnot ilman kalliita satama-investointeja. Näin saavutetaan kokonaistaloudellisuus ja kilpailukyky sangen lyhyilläkin matkoilla verrattuna maantieliikenteeseen. Jyväskylän uuden voimalan raaka-aineen hankinta-alue on suuren käyttömäärän vuoksi joka tapauksessa varsin laaja jolloin ainoastaan tehokkaan logistiikan avulla voi-

daan turvata taloudellinen raaka-aineiden saanti. Uusi logistinen järjestelmä työllistää jo alkuvaiheessa 400 – 500 henkilötyövuoden verran ympärivuotisesti ja nämä työpaikat jakautuvat tasaisesti Päijänne-Keitele alueelle. Valtaosa työpaikoista tulee pieniin vähäväkisiin kuntiin, missä muita työmahdollisuuksia ei juuri ole. Aluksen rakentaminen on alkusysäys uudenaikaiselle telakateollisuudelle ja myös sen myötä on mahdollista luoda uusia työpaikkoja lähes vastaava määrä seuraavan kymmenen vuoden aikana. Mielestämme Keitele-Päijänne hankekokonaisuus avaa uusia mahdollisuuksia koko Suomen sisävesiverkoston kehittämiseen. Samalla se tukee:

a) kansainvälisten **ilmasto- ja energiasopimusten** tavoitteiden saavuttamista

b) eurooppalaista **ympäristö- ja liikennepoliittikkaa**, joka kehittää rauta- ja vesiteihin tukeutuvia uusia kuljetusjärjestelmiä ja väylästäjiä,

c) **kansallista kilpailukykyä** kalliiden liikennekustannusten Suomessa sekä tarjoaa teollisuudelle ja yhdyskunnille mahdollisimman edulliset ja aidosti kilpaillut kuljetusmarkkinat

d) **kansallista elinkeinopoliittikkaa** parantamalla metsätalouden kannattavuutta energiapuu mukaan lukien. Samalla tuetaan uutta telakateollisuutta ja kotimaisen bioenergian hyödyntämiseen perustuvia uusia toimialoja,

e) **kansallista aluepolitiikkaa** varsinkin järvi-Suomen alueella varmistaen teollisuuden investoinnit alueelle jatkossakin,

f) **työllisyyttä**, etenkin niillä alueilla, joihin metsäteolli-

suuden supistukset ovat voimakkaimmin vaikuttaneet

Pidämme tarpeellisenä turvata sisävesiteiden tarjoamat mahdollisuudet **Ahon komitean suositusten mukaisesti toteuttamalla välittömänä toimina 1)Keitelelen kanavan siltojen noston, 2)uuden aluksen takausjärjestelyt sekä 3)käynnistämällä alueterminaalien rakentamisen. Näin toimien turvataan:**

g) valtiovallan **kotimaisen metsä- ja peltoenergian käytölle** asettamat tavoitteet

h) **liikenteen ja energiatuotannon mahdollisuudet** täyttää valtiovallan päättämät päästötavoitteet

i) mahdollisuudet ottaa huomioon ympäröivien yhdyskuntien tarpeet ja luoda niille **uusia kehittämismahdollisuuksia** sekä tarjota innovatiivisia ratkaisuja uusiutuvaan

energiantuotantoon ja metsävarojen hyödyntämiseen.

j) **uusia työtilaisuuksia** ja etabloitumismahdollisuuksia uusille innovatiivisille yrityksille.

k) **kotimaiselle telakateollisuudelle mahdollisuus** uuden alustyyppin kansainvälisille markkinoille tarvittavaan kehitykseen

Edellä esitetyn hankkeen käynnistämistä pohtivan LVM:n asettaman työryhmän työ valmistunee kuluvan vuoden loppuun mennessä. Uskomme, että työryhmässä tulee esiin riittävän monipuolisesti kaikki esittämämme hankkeen välittömät ja välilliset hyödyt. Samoin uskomme huomioitavan myös Jyväskylän Energian ja muidenkin uusiutuvien energioiden hankkeiden edut. Hankekokonaisuuden välitön käynnistäminen on merkittävää ilmastopoliittinen teko ja myös nopeavaikutteinen elvytystoimi työttömyyden torjumisessa.

Kansanedustajat:

Hannu Hoskonen
Markku Rossi

Matti Kangas
Jouko Skinnari

Reijo Laitinen
Valto Koski

Kari Rajamäki

Asiantuntijat:

Timo Fredrikson
Pääkonsuli

Harri H. Lallukka
Metsänhoitaja, MMM

Antero Pulkkanen
Projektipäällikkö

Kuljetuslogistiikka tärkeä osa maaseudun elinvoimaa

Lausunto Valtioneuvoston maaseutupoliittiseen selontekoon (VNS 5/2009)

Kiitän maa- ja metsätalousvaliokuntaa mahdollisuudesta antaa kirjallinen lausunto Valtioneuvoston maaseutupoliittiseen selontekoon. Keskityn lausunnossani tavaraliikenteeseen ja alkutuotannon kannalta keskeiseen kustannustekijään, kuljetuslogistiikkaan sekä erityisesti sisävesiteiden hyödyntämismahdollisuuksiin tavaraliikenteessä. Selonteossa otetaan positiivinen kanta maaseudulla syntyneen yritystoiminnan edelleen kehittämiseen ja listataan toimenpiteitä, joilla yrittäjyyttä eri aloilla voidaan entisestään lisätä. Alkutuotanto (maatalous ja metsätalous) tuodaan esiin ennen kaikkea mahdollisina uus- ja oheistuotannon kehittämis-kohteina. Kuitenkin tulevaisuudessakin maaseudun elinvoimaisuuden kannalta on ratkaisevan tärkeää saada maa- ja metsätalouden perustuotanto (maito, vilja, liha,

puu) säilymään kannattavana ja tuotetuksi entistä tehokkaammin ja suhteessa alhaisemmin kustannuksin. Uhkana on jo varsinkin metsäteollisuudessa nähty tuotannon supistuminen, erityisesti sisä-Suomessa sijaitsevien jalostuslaitosten sulkeminen ja tuotannon siirtyminen maamme rajojen ulkopuolelle. Panostuksia raaka-aineiden tuottamisen kustannusten alentamiseen siis tarvitaan monella tasolla ja myös yhteiskunnan taholta. Keskeisen tärkeä osa kustannusketjua ovat kuljetukset. Liikennejärjestelmän kaikkien osien toimivuuden parantaminen ja kehittäminen tulee jatkossakin olla priorisoitu korkealle. Selonteossa todetaan raideliikenteen merkityksen lisääntyminen. Tämä onkin itsestään selvää, sillä sekä liikenteen CO₂-päästöjen pienentäminen että välillisen verotuksen kohdistaminen

päästöihin nostavat jo lähitulevaisuudessa autokuljetusten kustannuksia merkittävästi. Tämä tulee näkymään sekä maaseudulta lähtevissä raaka-aineiden kuljetuksissa että myös sisämaan jalostuslaitosten tuoterahtien lisääntyvinä kustannuksina. Selonteossa on kuitenkin tyystin unohdettu vesitiekuljetusten mahdollisuudet maaseudun työpaikkojen ja elinmahdollisuuksien kehittämisessä. Vuonna 2008 työnsä päättänyt ns. Esko Ahon työryhmä esitti metsäteollisuuden ja metsäsektorin toimintaedellytyksiä parannettavaksi lisäämällä merkittävää lisärahoitusta tie- ja rataverkoston sekä vesiväylien parantamiseen. Valtioneuvosto onkin myöntänyt tie- ja rataverkoston parannusinvestointeihin rahoitusta kiitettävästi, mutta vesiväyliin kohdistuneet investoinnit odotavat edelleen ratkaisujaan.

Keski- ja Itä-Suomen suuret järvi-alueet (Näsijärvi- Pyhäjärvi, Keitele-Päijänne ja Saimaa) tarjoavat suurelta osin käyttämättömän mahdollisuuden vesiteiden hyväskäyttöön tavarakuljetuksissa. Erityisesti raaka-aineet ja bulk-tuotteet (puu, hake, maainekset ja kaivannaisteollisuuden tuotteet) mutta myös muut raskaat tuotteet (lannoitteet, rehut, vilja, nesteet) sopivat varsin hyvin kuljetettaviksi vesitse. Myöskään talvi ei aiheuta ylitsepääsemätöntä ongelmaa sisävesikuljetuksille. Saimaalla (Varkaus-Lappeenranta-alueella) on talviliikennettä hinaaja-proomuyhdistelmällä sekä moottoriproomulla harjoitettu paria viime talvea lukuun ottamatta säännöllisesti vuodesta 1989 lähtien. Keitele-Päijänne-alueelle on kehitetty uusi ilman murtaja-apua jäissä kulkevaan kykenevä rahtialus, joka odottaa lopullisia valtio-

vallan tuki- ja takauspäätöksiä ennen rakentamistalouksen tekoa. Tehokkaasti hoide- tuilla laivakuljetuksilla voidaan vastata ilmastopoliittisiin takunnan varoin sekä terminaalien hallinnointia riippumattoman, käyttäjien yhteisesti hallitseman organisaation toimesta. Liikenneinfrastruktuuriin, varsinkin vesiteiden kehittämis- hankkeet ovat usein suuria kokonaishankkeita, jotka kohdistuvat usean maakunnan alueelle. Siksi onkin tärkeää luoda maakunnallisten toimijoiden (maakuntien liitot, alueelliset ELY-keskukset) kesken sellainen yhteistoiminta- organisaatio, jonka puitteis- sa maakuntarajoja ylittävät hankkeet käsitellään ja tehdään niiden toteutukseen tähtäävät esitykset ja päätökset. Valtiovallan ilmastopoliittiset päätökset ja sitoumukset hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä jo vuoteen 2020 mennessä edellyttävät mittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä välittömästi. Siksi onkin toivottavaa, että jo kuluvan vaa-

likauden aikana tehdään päätöksiä liikenneinfrastruktuurin parantamisesta myös vesiliikenteen osalta. Samoin myös terminaaliverkoston perustaminen tulisi saattaa käytännön toimenpiteiden tasolle viipymättä.

Savonlinnassa 8.3.2010



Harri H Lallukka
MMM, MH

Uittopäällikkö (eläkk.), Järvi- Suomen Uittoyhdistys

Metsäalan logistiikan tutkimukseen olisi rahaa, miksi opiskelijat karttavat apurahoja jakavaa säätiötä?

Miksi apurahat eivät kelpaa, ihmettelee Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiön puheenjohtaja Harri H. Lallukka. Lallukan mukaan säätiö on pitkän aikavälin instituutio. Sääntöjensä mukaan ”säätiön tarkoituksena on kehittää uiton ja muun rannikko- ja sisävesiliikenteen kuljetusjärjestelmiä, aluksia ja kalustoa Suomessa.” Siinä tehtävä on selkeästi määritetty.

Ja edelleen: ”Säätiö toteuttaa tarkoitustaan jakamalla apurahoja alan tieteelliseen tutkimukseen sekä tutkimukseen liittyviin jatko-opintoihin ja palkintoihin.”

Säätiö on kartuttanut pääomaansa sijoittamalla suomalaisiin pörssiosakkeisiin. Säätiö on vakavarainen ja tähän mennessä se on jakanut apurahoja yhteensä noin 50.000 euroa eli noin 300.000 mummon markkaa. Suurin yksittäinen apuraha on ollut 10 000 euroa.

Miksi ei kiinnosta?

Säätiön hallituksen puheenjohtaja Harri H. Lallukka ja uittopäällikkö Matti Purhonen ihmettelevät, miksi apurahahakemuksia ei ole tullut. Onko kyse tietämättömyydestä eli ettei säätiötä opiskelija- ja tutkijapiireissä tunneta? Nyt ainakin pyritään tietoa jakamaan useissa korkeakoulukaupungeissa.

Lallukan mielestä esimerkiksi metsäteollisuuden logistiikassa olisi paljonkin tutkittavaa ja selvitettävää. Muutamat luvut ilmaisevat sen, että mielenkiintoisia ja tutkimuksellisesti merkittäviä kohteita löytyy.

Ensiksi logistiikka muodostaa 15 - 20 prosenttia metsäteollisuusyritysten kaikista kustannuksista. Se on eräs tärkeimmistä kilpailukykyyn vaikuttavista tekijöistä.

Toiseksi metsäteollisuuden logistiikka sisältää yli 100 miljoonan tonnin vuotuiset raaka-aine- ja tuotekuljetukset kotimaassa. Lisäksi noin 20 miljoonan tonnin tuotteiden vientikuljetukset ja lähes yhtä suuret raaka-aineiden tuontikuljetukset sekä niihin liittyvät varastointi-, pakkaus-, suunnittelu-, ohjaus- ja tieto- ja rahaliikenteen. Tällä alueella jo prosentin säästö tai nousu merkitsee todella paljon. Lallukka ja Purhonen pitävät tätä ketjua äärimmäisen tärkeänä. Heillä ammattimiehinä on moniakin varteenotettavia tietoja ja näkemyksiä alan logistiikasta. Miksi metsäalan logistiikkaa ei tutkita? Missä ovat tutkijat?

Miten korkeakoulut?

Harri H. Lallukka ihmettelee sitä, miksi yliopistojen ja ammattikorkeakoulujen opiskelijat eivät valitse opinnäytetöidensä aiheiksi vesiteiden ke-

hittämishankkeita. Eivätkä edes professorit ole alasta kiinnostuneet.

- Heillä tuntuu olevan omat suunnitelmansa, joihin valittavasti metsäteollisuuden logistiikan tutkiminen ei mahdu. Eivätkä he tietysti ohjaa opiskelijoitakaan alalle, koska he eivät ole itse siitä kiinnostuneet.

Joka tapauksessa kyseessä on kansantaloudellisesti hyvin merkittävä tutkimusalue varsinkin nyt, kun Suomen metsäteollisuus on ilmeisesti historiansa suurimman muroksen kourissa. 1800-luvun lopulta alkaen on keitetty selua ja kääritty paperia samalla rutiinilla. Nyt ollaan tilanteessa, jossa Suomessa olevan metsäteollisuuden pitäisi pystyä vastaamaan Etelä-Amerikan ja Aasian vastavan teollisuuden kilpailuun. Hiukan ironista tietysti on, että Suomen Stora - Enso joutuu kilpailemaan mm. Stora - Enson Brasilian tehtaiden kanssa. Ja sama tilannehan on tietysti myös toisella jätillä, UPM:llä.

RASILA:n ”tekosia”

Säätiön isänä ja äitinä oli RASILA eli Rannikko- ja Sisävesiliikenteen työntäjäliitto. Kun se liittyi Metsäteollisuuden Työntäjäliittoon (MTA), sen hallitus perusti marraskuussa 1983 työryh-

män ”selvittämään kotimaan vesiliikenteen alalla toimivien yksityisen sektorin työnantajien järjestäytymistä tarkoituksenmukaisella tavalla.”

Työryhmä sai työnsä valmiiksi seuraavan vuoden huhtikuussa. Siinä esitettiin mm., että perustetaan Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiö, jonka peruspääomaksi lahjoitetaan RASILA:n omaisuuden realisoinnista saatavista tuloista, joka jäljelle jää erinäisten kulujen jälkeen.

RASILA:n ylimääräinen liitokokous 30.5.1985 teki mainitun päätöksen, ja hyväksyi säätiön säädekirjan, säännöt ja valitsi ensimmäisen hallituksen. Myös MTA:n hallitus hyväksyi esitykset ja päätti perustaa MTA:n vesiliikennejaoston. Samalla myös perustettiin Vesiliikenteen edistämisrahasto.

Säätiön ensimmäinen hallituksen kokous pidettiin 2.12.1986. Erinäisten muutosten jälkeen säännöt rekisteröitiin tammikuussa 1989. Säätiön peruspääomaksi tuli 42.214 euroa.

Säätiön varat sijoitettiin kotimaisiin pörssiosakkeisiin, jotka ovat ”poikineet” varsin hyvin. Alkuvarat ovat moninkertaistuneet. Säätiötä voi luonnehtia vakavaraiseksi. Apurahoja pystytään jatkosakin vuosittain jakamaan kunnon tutkimuksiin.



Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiön puheenjohtaja Harri H. Lallukka



Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiön hallituksen jäsen, uittopäällikkö Matti Purhonen

Apurahoja vesitieliikenteen tutkimuksiin

Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiö myöntää apurahoja vesiliikenteen kuljetusjärjestelmien ja kaluston kehittämiseen. Apurahoja jaetaan alan tutkimukseen ja jatko-opintoihin sekä opinnäytetöihin.

Apurahoja voi hakea ilman erityistä hakupäivää. Seuraava hakemusten käsittely tapahtuu syyskuussa 2010. Vapaamuotoiset hakemukset tulee osoittaa Säätiön hallitukselle ja toimittaa joko postitse tai sähköpostilla os:

**Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiö
Hall. puheenjohtaja Harri H Lallukka
Huutokallionkatu 11 A 1
57100 Savonlinna
Puh. 0400 502 862
E-mail: harri.lallukka@welho.com**

Lisätietoja Säätiöstä ja apurahoista antaa hallituksen puheenjohtaja (yhteystiedot edellä)

