



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

EUROPEAN UNION

Kestävää sisävesiliikennettä edistetään pitkän tähtäimen suunnitelmilla ja innovatiivisuudella

Itämeren alueella vallitsee yhteinen tahtotila lisätä sisävesiliikennettä ja kasvattaa sen osuutta kuljetuksista. Tietoisuuden lisäämiseen ja sisävesiliikenteen osuuden kasvattamiseen tarvitaan toimia monella rintamalla – on sitten kyse politiikasta, sääntelystä, hinnoittelusta, uusien liiketoimintamallien luomisesta tai entistä ympäristöystävällisempien laivojen suunnittelusta. Tämä tuli selväksi seminaariristeilyllä Lappeenrannasta Viipuriin. Seminaarin oli järjestänyt Itämeren alueen ohjelman EMMA-hanke, jonka tavoitteena on lisätä sisävesiliikennettä Itämeren alueella.

Noin seitsemänkymmentä matkustajaa nousi M/S Carelialle Lappeenrannassa keskustellakseen sisävesiliikenteen kehittämisestä ja ympäristöystävällisen laivaliikenteen markkinanäkymistä Itämeren alueella. Osallistujien joukossa oli kansanedustajia liikenne- ja viestintävaliokunnasta, virkamiehiä valtionhallinnosta sekä liike-elämän, merenkulkualan, teollisuuden, satamien, tutkimuslaitosten, maakuntaliittojen ja kaupunkien sekä median edustajia. Risteilyä järjestivät EMMA-hankkeen Suomi-partnerit Suomen Vesitietoyhdistys r.y., Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy ja Pohjois-Karjalän maakuntaliitto.

Inland Navigation Europen johtaja **Karin De Schepper** muistutti, että Keski-Euroopassa ruuhkat aiheuttavat vakavia haasteita kuljetuksiin. EU pyrkii edistämään sisävesiliikennettä paitsi ympäristösyistä, myös lievittääkseen painetta pahoin ruuhkautuneilla liikenneverkoilla. De Schepper painotti sisävesiliikenteen yhteiskunnallisia ja taloudellisia vaikutuksia, sillä sisävesiliikenteen edistäminen kehittää myös yhdyskuntaa ja alueita.

“Liikeneruuhkat ovat suuri ongelma Keski-Euroopassa. Sisävesiliikenne on kuljetusmuotona luotettava ja ainoa, jolla on vielä käyttämätöntä kapasiteettia jäljellä. Liiketoimintamahdollisuuksia riittää, koska suurin osa EU:n asukkaista asuu lähellä rantoja tai jokilaaksoissa”, kertoi De Schepper.

Suomessa ja Ruotsissa ruuhkat eivät ole iso ongelma, mutta vahva tahto saavuttaa ilmastotavoitteet on suuri syy kasvattaa sisävesiliikenteen osuutta ja tehdä siitä houkutteleva vaihtoehto kuljetuksiin.

“Tulevaisuuden kehitys edellyttää muutosta. Hallituksemme päämääränä on edistää pitkänmatkan kuljetusten siirtymistä teiltä vesille ja raiteille”, vahvisti **Björn Garberg**, Strateginen suunnittelija Trafikverketista.

“Jokaisen toimialan täytyy vähentää runsaasti päästöjä. Laivaliikenne on ympäristöystävällisin kuljetusmuoto, kun vertailemme hiilidioksidipäästöjä eri kuljetusmuotojen välillä. Laivaliikenne on myös tehokasta ja turvallista, eikä aiheuta melua siellä, missä ihmiset asuvat. Laivakuljetusten ansiosta tarvitaan myös vähemmän infrastruktuuria maalle”, operaattori **Esko Pettay** Meriaura Groupista tiivistä.

Vesiteiden hyödyntäminen vaihtelee maittain historiallisista ja maantieteellisistä syistä. UPM:n Metsälogistiikan hankintapäällikkö **Esa Korhonen** kertoi kansainvälisille vieraille uitosta, joka on vähenevä, mutta hyvin tehokas kuljetustapa Suomessa. Euroopassa uittoa ei kuitenkaan lasketa sisävesiliikenteen kuljetusmuodoksi.

Saimaan kanavan läpi kulkeva tavaraliikenteen määrä on nyt 2 miljoonaa tonnia vuodessa. Tavoitteena on parantaa kanavan infrastruktuuria. Kanavan alaportit uusitaan, ja tulevaisuuden tavoitteena on pyrkiä ympärivuotiseen toimintaan Saimaan sisällä sekä pidentää kanavan toiminta-aikaa yhdeksästä 11 kuukauteen. Tämä vähentäisi teollisuuden tarvetta luoda laivaliikenteen korvaavia kuljetusketjuja talvisin.

“Ympärivuotinen liikenne on monen satamaoperaattorin elinehto”, totesi EcoPorts Finlandin markkinointijohtaja **Ilkka Leino**.

Vedenpinnan nosto Saimaan kanavassa 10 senttimetrillä mahdollistaisi aluksille mahdollisuuden ottaa lisää lastia, kun taas kanavan sulkujen pidentäminen mahdollistaisi kanavaan pääsyn isommilla Itämerellä kulkevilla laivoilla. Tämä antaisi myös viestiä varustamoille suunnitella sellaisten laivojen hankintaa, jotka sopivat Saimaan kanavan tulevaisuuden mittoihin.

Saimaan alueen raskas teollisuus näkee sisävesiliikenteen ympäristöystävällisenä ja taloudellisesti kannattavana, ja kanava onkin olennainen osa Itä-Suomen liikennejärjestelmää. Vesitien liittäminen TEN-T ydinverkkoon edistäisi investointeja, koska suuri osa eurooppalaisesta rahoituksesta ohjautuu liikenteen ydinverkoille. Tämä puolestaan tukisi investointeja teollisuuteen.

Yhteyshenkilö:

Heli Koukkula-Teixeira, Toiminnanjohtaja, Suomen Vesitietoyhdistys r.y., heli.koukkula@vesitiet.org, Puh: 358 50 5903182

EMMA kotisivu: www.project-emma.eu Twitter: @project_emma



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

EUROPEAN UNION

KUVATEKSTIT:

Jan van Dam: "Saimaa on kuin toinen kotimaani. Olemme liikennöineet Saimaalla vuodesta 1996 ja koko tämän ajan laivamme ovat olleet kannattavia", sanoi **Jan van Dam**, Van Dam Shippingin omistaja Alankomaista.

Karin de Schepper: Karin De Schepper (kuvassa oikealla) vaati tiiviimpiä yhteyksiä satamien, kaupunki-infrastruktuurin ja logistiikkaan liittyvän toiminnan välille.

Yleisö: Kansainvälinen yleisö kuunteli tarkasti keskustelua sisävesiliikenteen haasteista ja mahdollisuuksista. Moderaattorina toimi Vesitiehdistyksen toiminnanjohtaja Heli Koukkula-Teixeira.

Sulut: Matkustajat saivat risteilyn aikana tutustua sulkujen toimintaan Saimaan kanavassa.

Björn Garberg: "Sisävesiliikenne kilpailee tie- ja rautatiekuljetusten kanssa. Meiltä puuttuvat sisävesiliikenteen perinteet sekä liiketoimintamallit, jotka keskittyvät sisävesiliikenteeseen", sanoi Björn Garberg Trafikverketistä.

Esa Korhonen: Esa Korhonen on ainoa uittopäällikkö Euroopassa. Suomessa uitto on perinteinen kuljetusmenetelmä ja tuo hyötyjä myös kelluvana varastona.