

**Kaupunginjohtaja Matti Reijonen**

## **VESITIET OSANA ALUEKEHITYSTÄ**

**Kutsuvierasseminaari 10.11.2005**

**Kansallissali, Helsinki**

Jos aluekehityksellä tarkoitetaan maan eri osien tasapainoista kehittämistä, niin otsikon voisi hyvin muokata vaikkapa seuraavanlaisiksi kysymyksiksi:

- mikä merkitys on meriyhteyksillä sisämaan teollisuudelle ja sen kehitykselle
- mikä merkitys on polttonesteiden hinnan korotuksilla Suomen kilpailukyvyllä
- mikä merkitys on Saimaan alueen kunnille 500 välittömällä ja useilla tuhansilla välillisillä työpaikoilla?
- mikä merkitys on kestäväällä kehityksellä tulevaisuudessa

Uskallan väittää, että vesitiet osana liikenteen perusinfraa ovat olleet ja ovat tulevaisuudessakin keskeinen osa aluekehityksemme selkärankaa ja suomalaista aluepolitiikkaa.

### **Entä todellisuus?**

Kun sitten katsoo liikenne- ja viestintäministeriön liikenneväyläpolitiikan linjauksia vv. 2004 – 2013, ei vesiteiden merkityksestä osana aluekehitystä voi olla enää yhtä varma. Vuosien 2004 – 2007 teemahankkeista (340 M€) löytyy yksi suoranaisten kohde ”Pienehköt vesiväylien ja turvalaitteiden kehittämishankkeet” (8 M€), josta todetaan: ”Parannetaan meri- ja sisävesiväylien turvallisuutta ja navigoitavuutta Suomenlahdella, Pohjanlahdella, Saaristomerellä ja Saimaalla.” Tosin kohdassa ”Rahoituksen toteutus” on kirjain V, joka tarkoittaa, että kustannukset katetaan vesiväylämaksuilla. Samoin isojen investointien joukossa on vain yksi kohde ”Raahan sataman tuloväylän syventäminen”, joka mahdollistaa suuremman aluskoon ja tehokkaammat kuljetukset – tosin varmistettuna samalla V:llä, eli kustannukset katetaan vesiväylämaksuista.

Tulevien vuosien tarkastelu ei ole juuri sen lohdullisempaa. Vuosien 2008 – 2013 hankkeista, yhteisarvoltaan n. 2.200 M€, yhdeksäntoista on tiehankkeita, kahdeksan raideliikennehankkeita ja yksi vesiväylähanke ( 5 M€). On pakko kysyä, eikö valtiolta näe vesiteiden kehittämistä kansantalouden ja elinkeinoelämän kannalta tärkeäksi. Eivätkö vesitiet olekaan osa aluekehitystoimintaa ja suomalaista kilpailukykyä.

## **EU:n jäsenyys**

Suomen liittyminen EU:hun v. 1995 tarjosi aivan uuden ennen kokemattoman mahdollisuuden maallemme soveltaa ja käyttää aluekehityksen työkaluja ja resursseja. Näin jälkikäteen uskaltaa jo todeta, että ensimmäisen rahastokauden 1995 – 2000 aikana hankittu kokemus on jo toisella rakennerahastokaudella 2000 – 2006 osattu hyödyntää aivan eri tavoin.

Ainoa asia, joka tässä kehitystyössä on jäänyt lapsipuolen asemaan, on ollut sisävesiliikenne. Epävarmuus Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkumisesta ja ehtoista on heittänyt varjonsa koko sisävesiliikenteen toimialan ylle. Samanaikaisesti toimintaan ja jatkuvuuteen liittyviä epävarmuustekijöitä on riittänyt kuin kapuloita keluveneessä:

- kuljetustuen loppuminen
- Pällin toimitilaongelmat
- Viipurin tuloväylän kulkusyvyyden vahvistaminen ja turvalaitteiden toiminnan varmistaminen
- jokavuotinen uhka luotsausmaksutuen poistosta
- talviliikenteen ongelmat

Eurooppalaisen liikennepolitiikan ns. Valkoisen kirjan linjaukset lähtevät siitä, että nykyaikaisen liikennejärjestelmän on oltava samanaikaisesti kestävä niin taloudellisesti ja sosiaalisesti kuin ympäristönkin kannalta. Käytännössä tämä tarkoittaa merenkulun ja sisävesiliikenteen edistämistä, jolloin lyhyen matkan merenkulku ja sisävesiliikenne ovat ne liikennemuodot, joiden avulla maantieninfrastruktuurin puutteista johtuvia ongelmia voidaan lievittää. Niitä vain ei ole hyödynnetty riittävästi. Herää kysymys, miksi Suomi EU:n jäsenenä ei toimi niiden periaatteiden mukaisesti, jotka se jäsenenä on ollut hyväksymässä.

### **Sisävesiliikenne todellista aluekehitystä**

Sisävesiliikenne on meriliikenteen luonnollinen jatke, joka säästää energiaa, tuottaa vähän melua ja vie vähän tilaa. Energiatehokkuuden kannalta yhdellä kilolla öljyä voidaan kilometrin matkalla kuljettaa 50 tonnia kuorma-autolla, 97 tonnia junavaunulla ja 127 tonnia vesitse. Lisäksi sisävesiliikenne on turvallista, minkä vuoksi se soveltuu erityisen hyvin vaarallisen aineiden (kemikaalien) kuljetukseen. Onnettomuuksien määrä suhteessa kuljetettuihin määriin on lähes olematon.

Ensi vuonna Saimaan kanava juhlii 150-vuotista historiaansa. Kanavasta johtuen Saimaan liikennettä pitää tarkastella kansainvälisenä, kansallisena ja maakunnallisena (aluepoliittisena) asiana. Aluepoliittisesti se merkitsee suoraa vaikutusta elinkeinoelämän kehitykseen ja työllisyyteen Saimaan altaan alueella. Vesiliikenne

työllistää välittömästi n. 500 henkeä, joista 36 % on satamien, tullin ja Merenkululaitoksen palkkalistoilla sekä 64 % huolinta-, ahtaus- ja rahtausliikkeiden palveluksessa. (Edi Management 2002).

Liikennevolyymien tarkastelu osoittaa jo sinällään Saimaan vesiliikenteen aluepoliittisen merkityksen v. 2004:

- kokonaisliikenne 3,6 milj. tn (kanavan kautta 2,2 milj. tn ja sisävesiliikenne 1,4 milj. tn)
- kuljetussuoritteena 800 milj. tn/km, lähes 10 % kokonaan rautatieliikenteen kuljetussuoritteesta
- rekkakuormina 90.000 rekkakuormaa/vuosi
- arkivuorokausina 360 rekkakuormaa/vrk
- kun mukaan lasketaan tyhjinä palaavat rekat, on luku 720 rekkaa/vrk, joka on 30 rekkaa/h ja 1 rekka joka toinen minuutti

Maakunnat ja kaupungit kantavat huolta alueidensa kehittämisestä 30 – 50 vuoden päähän. Samanlaista vastuuntuntoa edellyttäisin myös yhteiskunnan peruskysymysten kanssa työskenteleviltä sekä valtiolta. Se on aluekehitystä.